Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 32 Ausgegeben Danzig, den 5. Mai 1923

159

Abkommen

zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, unterzeichnet in Paris am 21. April 1921.

Auf Grund des Gesetzes vom 21. September 1922 (Gesetzblatt Seite 444) wird hiermit das Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland verkündet.

Das Abkommen ist seit dem 27. April 1922 in Kraft.

Danzig, den 16. April 1923.

Der Senat der Freien Stadt Danzig.

Dr. Ziehm. Dr. Frank.

Convention

entre l'Allemagne et la Pologne et la Ville Libre de Dantzig concernant la Liberté du Transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne

Signés à Paris le 21 Avril 1921.

L'Allemagne,

d'une part,

Et la *Pologne* et la *Ville Libre de Dantzig,*

d'autre part,

Étant animées du désir de régler la liberté du transit prévue à l'article 89 du Traité signé à Versailles le 28 juin 1919 ainsi que l'article 33 de la Convention polono-dantzikoise signée à Paris le 9 novembre 1920 et de conclure la Convention prévue à l'article 98 du Traité de Versailles,

Les Plénipotentiaires suivants:

M. Gerhard *von Mutius*, Ministre plénipotentiaire,

agissant au nom du Reich Allemand, et

M. Casimir *Olszowski*, Directeur de Département au Ministère des Affaires Étrangères,

agissant au nom de la République Polonaise qui représente aussi la Ville libre de Dantzig

en vertu des articles 2 et 6 de ladite Convention du 9 novembre 1920,

Ont convenu, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, *Des Dispositions suivantes:*

Abkommen

zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland

unterzeichnet in Paris am 21. April 1921.

Deutschland

einerseits

und Polen und die Freie Stadt Danzig

anderseits,

beseelt von dem Wunsche, die im Artikel 89 des am 28. Juni 1919 in Versailles unterzeichneten Vertrags und im Artikel 33 der am 9. November 1920 in Paris abgeschlossenen Polnisch-Danziger Konvention vorgesehene Freiheit des Durchgangsverkehrs zu regeln und das im Artikel 98 des Versailler Vertrags vorgesehene Abkommen zu schließen, haben durch folgende Bevollmächtigte:

Herrn Gerhard v. Mutius, Gesandter und bevollmächtigter Minister,

handelnd im Namen des Deutschen Reiches, und

Herrn Casimir Olszowski, Departementsdirektor im Ministerium des Auswärtigen,

handelnd im Namen der Republik Polen und gleichzeitig in dem der Freien Stadt Danzig,

gemäß Artikel 2 und 6 der obenerwähnten Konvention vom 9. November 1920,

nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgende Bestimmungen vereinbart:

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 13. 5. 1923).

Chapitre I.

Clauses générales.

Article Premier.

La Pologne accorde à l'Allemagne la liberté de transit aux personnes, marchandises. navires, bateaux, voitures, wagons, services postaux, télégraphiques et téléphoniques, en transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, à travers le territoire (y compris les eaux territoriales) cédé par l'Allemagne à la Pologne en vertu du Traité de Versailles. Sauf les exceptions et les restrictions prévues par la présente Convention, la liberté de transit s'étend à toutes les voies de communication et à tous les moyens et modes de transport par terre et par eau. Elle comprend entre autres les services postaux, télégraphiques et téléphoniques.

Dans le cas d'événements imprévus qui entraveraient les communications à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, un trafic par chemins de fer sera provisoirement assuré par le Gouvernement polonais à travers le territoire de l'ancien Royaume de Pologne créé par le Congrès de Vienne.

La Ville libre de Dantzig accorde à l'Allemagne, à travers le territoire dantzikois, y compris les eaux territoriales dantzikoises, la liberté de transit prévue à l'alinéa premier du présent article.

L'Allemagne accorde à la Pologne et à la Ville libre de Dantzig la même liberté de transit aux communications entre ces dernières, à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule, tel qu'il est spécifié à l'article 96 du Traité de Versailles.

Pour autant que la présente Convention n'accorde pas à l'Allemagne des droits plus étendus, la Pologne et la Ville libre de Dantzig seront tenues de traiter les personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, services postaux, télégraphiques et téléphoniques transitant sur leurs territoires en vertu de la présente Convention, en ce qui concerne les facilités, restrictions et toutes autres matières, au moins aussi favorablement que les personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, services postaux, télégraphiques, téléphoniques de nationalité, origine, importation, propriété ou point de départ soit polonais, soit dantzikois, soit jouissant d'un traitement plus favorable que le traitement national polonais ou dantzikois. L'Allemagne sera tenue à la même obligation en ce qui concerne le transit d'origine polonaise ou dantzikoise.

Kapitel 1.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Polen gesteht Deutschland die Freiheit des Durchgangsverkehrs für Personen, Waren, See- und Flußschiffe, Fahrzeuge, Eisenbahnwagen, für den Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland kraft des Versailler Vertrages an Polen abgetretene Gebiet einschließlich der Hoheitsgewässer zu. Vorbehaltlich der in dem gegenwärtigen Abkommen vorgesehenen Ausnahmen und Einschränkungen erstreckt sich die Freiheit des Durchgangsverkehrs auf alle Beförderungswege, alle Beförderungsmittel und alle Beförderungsarten zu Wasser und zu Lande. Sie begreift u. a. auch den Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr in sich.

Falls unvorhergesehene Ereignisse den Durchgangsverkehr über das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet beeinträchtigen sollten, wird die Polnische Regierung vorübergehend einen Eisenbahnverkehr durch das Gebiet des ehemaligen Königreichs Polen, so wie es durch den Wiener Kongreß geschaffen war, sicherstellen.

Die Freie Stadt Danzig gewährt Deutschland die im ersten Absatz dieses Artikels vorgesehene Freiheit des Durchgangsverkehrs durch Danziger Gebiet einschließlich der Danziger Hoheitsgewässer.

Deutschland gewährt Polen und der Freien Stadt Danzig für deren gegenseitigen Verkehr den freien Durchgang durch das auf dem rechten Weichselufer gelegene im Artikel 96 des Friedensvertrages umschriebene deutsche Gebiet.

Soweit das gegenwärtige Abkommen Deutschland nicht weitergehende Rechte einräumt, sind Polen und die Freie Stadt Danzig gehalten, den Personen, Waren, See- und Flußschiffen, Fahrzeugen, Eisenbahnwagen, dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr beim Durchgang durch ihr Hoheitsgebiet kraft des gegenwärtigen Abkommens in bezug auf die Erleichterungen, Einschränkungen und sonst in jeder Hinsicht mindestens eine gleich günstige Behandlung zuteil werden zu lassen wie den Personen, Waren, See- und Flußschiffen, Fahrzeugen, Eisenbahnwagen, dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr polnischer oder Danziger Nationalität, Ursprungs, Herkunft, Eigentums oder Abgangsortes oder solchen, die sich gegenüber dem polnischen oder Danziger inneren Verkehr einer bevorzugten Behandlung erfreuen. Deutschland hat dieselbe Verpflichtung gegenüber dem Durchgangsverkehr polnischer oder Danziger Herkunft.

Article 2.

Les marchandises en transit seront exemptes de tous droits de douane ou autres droits analogues.

Article 3.

Sous réserve des dispositions spéciales de la présente Convention, il ne sera tenu compte dans le transit ni de la nationalité des personnes, ni de l'origine des marchandises, ni de la nationalité de l'expediteur, ni de celle du destinataire.

Article 4.

Le trafic en transit sera effectué soit sous la forme du transit *privilégié*, soit sous la forme du transit *ordinaire*.

Le transport des voyageurs en transit privilégié sera effectué par les trains ou par les parties de trains qui y seront spécialement affectés. Les voyageurs de ces trains, ainsi que leurs bagages, seront exempts de toute formalité de passeport et de douane, sauf — pour ce qui concerne les passeports — les stipulations spéciales prévues au chapitre VIII.

Les voyageurs empruntant ces trains n'auront le droit ni de livrer, ni de recevoir des objets quelconques dans le pays de transit, ni de descendre, sauf — pour ce qui concerne la descente — les stipulations spéciales prévues au chapitre VII.

Le transport des marchandises en transit privilégié sera effectué par des trains entiers.

Le transit ordinaire sera effectué par tous les moyens autres que les trains privilégiés.

En ce qui concerne le trafic en chemin de fer, les lignes ouvertes au trafic de voisinage seront affectées au trafic ordinaire.

En ce qui concerne les formalités de passeport et de douane, le trafic en transit ordinaire ne sera soumis qu'aux dispositions stipulées aux chapitres VII et VIII.

Article 5.

Le trafic en transit sera soumis aux lois du pays de transit relatives au maintien de l'ordre et de la sécurité publique, ainsi qu'aux lois et règlements sanitaires.

Cependant l'application de ces lois ne pourra jamais supprimer, contrairement aux dispositions de la présente Convention, le trafic en transit. Une interruption ou un retard du trafic en transit ne pourra se faire qu'en cas de nécessité et d'urgence extrême.

Artikel 2.

Die Durchgangsgüter bleiben von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben frei.

Artikel 3.

Soweit das gegenwärtige Abkommen keine entgegenstehenden besonderen Bestimmungen vorsieht, gilt die Durchgangsfreiheit ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit der Personen, auf den Ursprung der Waren und auf die Staatsangehörigkeit des Absenders oder Empfängers.

Artikel 4.

Der Durchgangsverkehr wird entweder als **privilegierter** oder als **gewöhnlicher** Verkehr durchgeführt.

Die Beförderung der Reisenden im privilegierten Verkehr vollzieht sich in Zügen oder in hierfür besonders bestimmten Zugteilen. Die Reisenden dieser Züge sind ebenso wie ihr Gepäck frei von allen Paß- und Zollförmlichkeiten, unbeschadet der besonderen Vorschriften des Kapitels VIII über die Pässe.

Das Hineinnehmen oder Herausreichen von Gegenständen aller Art ist den Reisenden dieser Züge im Durchgangsland unbedingt verboten; ebenso dürfen sie nicht aussteigen, ausgenommen diejenigen besonderen Fälle, die für das Aussteigen im Kapitel VII vorgesehen sind.

Die Beförderung der Waren im privilegierten Durchgangsverkehr erfolgt in ganzen Zügen.

Der gewöhnliche Durchgangsverkehr vollzieht sich durch alle anderen Verkehrsmittel als durch die dem privilegierten Verkehr dienenden Züge.

Soweit der Eisenbahnverkehr in Frage kommt, werden für den gewöhnlichen Durchgangsverkehr die dem Wechselverkehr offen stehenden Linien verwandt.

Weiteren als den im Kapitel VII und VIII festgesetzten Paß- und Zollförmlichkeiten darf der gewöhnliche Durchgangsverkehr nicht unterworfen werden.

Artikel 5.

Der Durchgangsverkehr unterliegt den Gesetzen des Durchgangslandes, soweit sie sich auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit beziehen, sowie den gesundheitspolizeilichen Gesetzen und Vorschriften.

Indessen darf die Anwendung dieser Gesetze niemals den Durchgangsverkehr entgegen den Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens unterbinden. Eine vorübergehende Unterbrechung oder eine Hemmung des Durchgangsverkehrs darf nur im Falle der Notwendigkeit und äußersten Dringlichkeit eintreten.

Si l'une des Hautes Parties contractantes estime que des mesures prises dans un pays de transit la privent injustement des avantages accordés au transit par le Traité de Versailles ou par la présente Convention, elle aura le droit de soumettre le cas à la décision du Tribunal arbitral prévu à l'article 11 de la présente Convention.

Article 6.

Les personnes en transit privilégié seront spécialement protégées par les autorités du pays de transit. Ces personnes ainsi que leurs bagages pourront transiter librement, sauf dans le cas de délit ou crime commis par les dites personnes sur le territoire du pays de transit lors de leur séjour dans ce pays.

Chacun des Gouvernements fera le nécessaire pour assurer aux personnes empruntant les trains privilégiés ou les parties privilégiées de trains, toute aide et protection pour que leurs droits personnels et matériels ne soient soumis à aucune restriction illégitime, en veillant surtout à ce que l'activité en matière de politique et de publicité ne soit la cause d'aucune mesure qui puisse leur être préjudiciable.

Des ordonnances des plus rigoureuses seront édictées par chaque Gouvernement, qui recommandera aux organes de police et aux autorités locales de veiller à ce que les mesures prévues à l'alinéa précédent soient exécutées de la façon la plus stricte et avec le plus grand tact. Chaque infraction à ces ordonnances devra être réprimée sur-le-champ, afin de donner la certitude qu'elle ne se répétera plus à l'avenir.

Article 7.

Les interdictions d'importation et d'exportation des marchandises dans le pays de transit ne seront pas applicables au trafic de transit prévu dans la présente Convention.

Toutes les marchandises qui sont admises au transport à l'intérieur dans le pays bénéficiaire du transit et dans le pays transitaire, seront transportées en transit.

En cas de différence entre les lois des deux pays, un accord spécial interviendra entre les Gouvernements intéressés.

Il ne sera exigé ni certificat d'exportation, ni certificat d'importation, ni certificat de transit des marchandises.

Les marchandises transportées conformément aux dispositions de la présente Convention ne peuvent pas faire l'objet d'une saisie administrative.

Wenn eine der vertragschließenden Parteien der Ansicht ist, daß ihr durch die im Durchgangsland getroffenen Maßnahmen unberechtigterweise die durch den Versailler Vertrag oder das gegenwärtige Abkommen ihr zugestandenen Vorteile entzogen werden, kann sie den Fall dem im Artikel 11 dieses Abkommens vorgesehenen Schiedsgericht unterbreiten.

Artikel 6.

Die Reisenden im privilegierten Durchgangsverkehr genießen den besonderen Schutz der Behörden des Durchgangslandes. Diese Personen, wie auch ihr Gepäck können frei durchreisen, mit Ausnahme von Fällen, in denen einer dieser Reisenden im Hoheitsgebiete des Durchgangslandes und während seines Aufenthaltes in diesem Lande ein Vergehen oder ein Verbrechen begangen hat.

Die beteiligten Regierungen werden alle notwendigen Schritte tun, um den die privilegierten Züge oder Zugteile benutzenden Reisenden jede Hilfe und jeden Schutz zu gewähren, damit ihre persönlichen und sachlichen Rechte keinerlei unrechtmäßigen Einschränkungen unterworfen werden; dabei werden sie besonders darüber wachen, daß gegen diese Personen keinerlei für sie nachteiligen Maßnahmen wegen ihrer politischen und öffentlichen Betätigung getroffen werden.

Zu diesem Zweck wird jede Regierung die strengsten Verordnungen erlassen und die Polizeiorgane und örtlichen Behörden anweisen, darüber zu wachen, daß die im vorstehenden Absatz in Aussicht genommenen Maßnahmen aufs peinlichste und mit dem größten Takt durchgeführt werden. Jede Zuwiderhandlung gegen diese Verordnungen soll auf der Stelle unterdrückt und damit die Gewähr gegeben werden, daß sie sich in Zukunft nicht wiederholt.

Artikel 7.

Ein- und Ausfuhrverbote im Durchgangsland dürfen auf den Durchgangsverkehr, so wie er in diesem Abkommen vorgesehen ist, nicht angewendet werden.

Alle im inneren Verkehr des durchgangsberechtigten und des durchgangsverpflichteten Landes zur Beförderung zugelassenen Waren werden im Durchgangsverkehr befördert.

Im Falle eines Unterschiedes zwischen den diesbezüglichen Gesetzen beider Länder werden die beteiligten Regierungen ein besonderes Uebereinkommen treffen.

Weder für die Aus- und Einfuhr noch für die Durchfuhr von Waren ist eine Erlaubnis erforderlich.

Die Waren, die im Einklang mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens befördert werden, dürfen nicht im Verwaltungswege beschlagnahmt werden.

Article 8.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à maintenir les voies de communication affectées au trafic en transit dans un état normal d'entretien.

Cet engagement ne confère à aucune des parties le droit d'intervention dans l'administration intérieure de l'autre partie.

Article 9.

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne seront pas invalidées *ipso facto*.

Si, par le fait d'une guerre en Europe, un des pays transitaires estimait nécessaire de restreindre le trafic en transit, il devrait en aviser l'autre partie par voie diplomatique et ne pourrait appliquer les restrictions que quarante-huit heures après cette notification.

La partie qui se sentirait lésée par les restrictions prévues ci-dessus aura le droit de s'adresser au Tribunal arbitral prévu à l'article 11 de la présente Convention, qui se mettra à l'examen de l'affaire sans le moindre retard, et qui décidera si, et le cas échéant dans quelle mesure, les restrictions dans le transit sont justifiées.

Au cas où le Tribunal arbitral ne serait pas en état d'émettre un jugement définitif avant l'expiration du délai de quarante-huit heures mentionné ci-dessus, il aura à ordonner, dans les vingt-quatre heures après qu'il aura été saisi de l'affaire, des mesures provisoires qui ne préjugeront pas de son jugement définitif. (Voir l'article 16.)

Article 10.

En ce qui concerne les genres de transit qui résultent des articles 89 et 98 du Traité de Versailles, mais qui ne sont pas réglementés par la présente Convention, comme par exemple le transit des piétons, des cyclistes, etc., les Hautes Parties se réservent le droit d'en fixer les conditions par des conventions ultérieures.

Article 11.

Chaque Haute Partie contractante aura le droit de remettre les différends pouvant survenir soit dans l'interprétation, soit dans l'application de la présente Convention, à la décision d'un Tribunal arbitral permanent, siégeant à Dantzig et qui sera constitué dans un délai de trois mois qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention.

Le Tribunal statuera sur les litiges en se basant sur les stipulations de la présente Convention, sur les principes généraux du droit, ainsi que sur l'équité.

Artikel 8.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, die für den Durchgangsverkehr bestimmten Verkehrswege in einem normalen Zustand zu erhalten.

Diese Verpflichtung gibt jedoch keiner der Parteien das Recht, sich in die innere Verwaltung des anderen Teiles einzumischen.

Artikel 9.

Im Kriegsfalle treten die Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens nicht ohne weiteres außer Kraft.

Wenn eines der Durchgangsländer es aus Anlaß eines Krieges in Europa für nötig hält, den Durchgangsverkehr einzuschränken, so muß es die Gegenpartei auf diplomatischem Wege hiervon verständigen und kann diese Einschränkung erst 48 Stunden nach dieser Benachrichtigung in Kraft setzen.

Derjenige Vertragsteil, der sich durch die vorstehend ins Auge gefaßten Einschränkungen geschädigt fühlt, ist berechtigt, sich an das im Artikel 11 des gegenwärtigen Abkommens vorgesehene Schiedsgericht zu wenden, das die Angelegenheit unverzüglich prüfen und entscheiden wird, ob und gegebenenfalls in welchem Umfange die Einschränkungen gerechtfertigt sind.

Wenn das Schiedsgericht nicht in der Lage sein sollte, vor Ablauf der oben erwähnten achtundvierzigstündigen Frist eine endgültige Entscheidung zu fällen, so soll es 24 Stunden nach Anhängigmachung der Sache vorläufige Maßnahmen anordnen, ohne damit seiner endgültigen Entscheidung vorzugreifen. (Vgl. Artikel 16.)

Artikel 10.

Bezüglich der Arten des Durchgangsverkehrs, die sich aus Artikel 89 und 98 des Versailler Vertrages ergeben, aber in dem gegenwärtigen Abkommen nicht geregelt sind, wie z. B. der Fußgänger- und Radfahrerverkehr usw., behalten sich die Parteien spätere Abmachungen vor.

Artikel 11.

Jede vertragschließende Partei hat das Recht, die Streitfälle, die sich etwa aus der Auslegung oder der Ausführung des vorliegenden Abkommens ergeben, der Entscheidung eines ständigen Schiedsgerichts zu unterbreiten, das seinen Sitz in Danzig hat und binnen einer Frist von drei Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Abkommens gebildet sein muß.

Das Schiedsgericht wird über die Streitfälle nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens und nach den allgemeinen Grundsätzen von Recht und Billigkeit entscheiden.

Il aura compétence pour se prononcer, s'il y a lieu, sur les réparations à donner à la partie lésée par la partie qui aura été reconnue responsable d'une infraction aux dispositions de la présente Convention.

Das Schiedsgericht hat gegebenenfalls über die Entschädigungen zu erkennen, welche die für eine Verletzung der Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens als verantwortlich erkannte Partei der geschädigten Partei zu leisten hat.

Article 12.

Le Tribunal arbitral comprendra trois juges nommés l'un par l'Allemagne, l'autre par la Pologne, le troisième par la Ville libre de Dantzig et un président qui sera désigné d'un commun accord par les Gouvernements.

Le président devra être ressortissant d'une Puissance demeurée neutre pendant la guerre 1914-1919.

Si le Gouvernement allemand et le Gouvernement polonais, celui-ci agissant tant en son nom qu'en celui de la Ville libre de Dantzig, ne tombent pas d'accord sur la désignation du président, ils prieront Sa Majesté le Roi de Norvége de procéder à cette désignation. Au cas oú l'un des deux Gouvernements n'aurait pas donné suite, dans un délai de deux semaines, à une demande tendant à provoquer cette démarche commune, et notifée par l'autre Gouvernement, ce dernier pourrait, de sa seule initiative, s'adresser à Sa Majesté le Roi de Norvège aux fins de désignation d'un président.

Chaque Gouvernement nommera un ou plusieurs suppléants du juge qu'il aura désigné.

Un suppléant du président sera désigné de la même manière que le président lui-même.

Artikel 12.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Richtern, von denen einer von Deutschland, einer von Polen und der dritte von der Freien Stadt Danzig ernannt wird, sowie einem Vorsitzenden, der durch Uebereinkommen der Regierungen bestimmt wird.

Der Vorsitzende muß Angehöriger eines Staates sein, der während des Krieges 1914/1919 neutral geblieben ist.

Falls eine Einigung über die Ernennung des Präsidenten nicht zustande kommt, so werden die Deutsche und die Polnische Regierung, die letztere gleichzeitig in ihrem und im Namen der Freien Stadt Danzig, S. M. den König von Norwegen bitten, diese Ernennung vorzunehmen. Gibt eine der beiden Regierungen dem förmlichen Antrag der anderen, einen solchen gemeinsamen Schritt herbeizuführen, nicht binnen zwei Wochen statt, so hat die letztere das Recht, sich allein an den König von Norwegen zu wenden, um die Ernennung eines Vorsitzenden herbeizuführen.

Jede Regierung bezeichnet einen oder mehrere Stellvertreter des von ihr ernannten Richters.

Ein Stellvertreter des Vorsitzenden wird in derselben Weise ernannt wie der Vorsitzende selbst.

Article 13.

Les juges et leurs suppléants pourront être révoqués par les autorités qui les auront désignés.

Artikel 13.

Die Richter und ihre Stellvertreter können durch die Behörden, die sie ernannt haben, wieder abberufen werden.

Article 14.

Dans chaque affaire le Tribunal sera composé du président et des deux juges désignés par les Gouvernements intéressés à cette affaire.

Dans les affaires où il y aurait doute sur la question de savoir si c'est le Gouvernement polonais ou le Gouvernement dantzikois qui, avec le Gouvernement allemand, est intéressé, ainsi que dans les affaires où les trois Gouvernements seraient intéressés, le président décidera lequel des deux juges, polonais ou dantzikois, sera appelé à siéger avec le juge allemand.

Artikel 14.

In jeder Streitsache muß das Schiedsgericht aus dem Vorsitzenden und den beiden von den an der Sache beteiligten Regierungen ernannten Richtern bestehen.

In den Fällen, in denen es zweifelhaft sein sollte, ob neben der Deutschen die Polnische oder die Danziger Regierung beteiligt ist, und ebenso in den Fällen, in denen alle drei Regierungen beteiligt sind, entscheidet der Vorsitzende, welcher der beiden Richter, der polnische oder der Danziger, zusammen mit dem deutschen Richter zur Sitzung berufen wird.

Article 15.

Chaque Gouvernement pourra se faire représenter auprès du Tribunal par un agent. Dans ce cas, toutes les communications du Tribunal destinées à ce Gouvernement devront être adressées à son agent.

Artikel 15.

Jede Regierung kann sich bei dem Schiedsgericht durch einen Sachwalter vertreten lassen. In diesem Falle sind alle für diese Regierung bestimmten Mitteilungen des Schiedsgerichts an ihren Sachwalter zu richten.

Article 16.

En cas d'urgence et si l'une des parties le demande, le Tribunal pourra, après avoir dûment cité la partie adverse, ordonner des mesures provisoires, qui ne préjugeront pas de son jugement définitif.

Si, dans le cas prévu à l'alinéa précédent, un des juges ne se rend pas à la convocation du Tribunal faite par le président, celui-ci sera autorisé à ordonner seul les mesures provisoires nécessaires.

Article 17.

Si le règlement d'une affaire pendante devant le Tribunal se trouve retardé par le fait que l'un des juges ne participe pas aux travaux du Tribunal et ne se fait pas remplacer par son suppléant, le président devra, à la demande de l'autre juge convoqué, désigner un remplaçant du juge défaillant. Celui-ci devra, autant que possible, appartenir à une nationalité différente de celle de l'autre juge.

Ce remplaçant aura les mêmes droits et les mêmes devoirs que le juge régulier. Il participera aux travaux du Tribunal jusqu'à ce que le juge régulier ou son suppléant se déclare prêt à le faire.

Article 18.

Chaque Gouvernement payera les traitements du juge qu'il aura nommé, de son suppléant, et de tout agent qu'il aura pu désigner pour le représenter devant le Tribunal.

Les traitements du président et de son suppléant seront fixés par accord spécial entre les Gouvernements, et ces traitements, ainsi que les dépenses communes du Tribunal, seront payés à raison de quarante-cinq pour cent par l'Allemagne, de quarante-cinq pour cent par la Pologne, et de dix pour cent par la Ville libre de Dantzig.

Article 19.

Les membres du Tribunal arbitral circuleront librement et jouiront du transport gratuit par chemin de fer dans les territoires traversés par le trafic en transit.

Article 20.

En tant que la procédure du Tribunal arbitral n'est pas réglée par la présente Convention, elle sera établie par le Tribunal lui-même.

Article 21.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à exécuter loyalement les décisions et les jugements du Tribunal arbitral.

Artikel 16.

In dringlichen Fällen und auf Antrag einer der Parteien kann das Schiedsgericht nach ordnungsmäßiger Ladung der Gegenpartei vorläufige Maßnahmen anordnen, ohne damit seiner endgültigen Entscheidung vorzugreifen.

Wenn in dem im vorhergehenden Absatz vorgesehenen Falle einer der Richter der Einberufung des Vorsitzenden zum Schiedsgericht nicht Folge leistet, ist dieser berechtigt, die notwendigen vorläufigen Maßnahmen allein anzuordnen.

Artikel 17.

Wenn die Erledigung einer beim Schiedsgericht anhängigen Sache dadurch verzögert wird, daß einer der Richter sich nicht an den Arbeiten des Schiedsgerichts beteiligt und sich nicht durch seinen Stellvertreter vertreten läßt, so muß auf Antrag des anderen einberufenen Richters der Vorsitzende einen Ersatzmann für den nicht erscheinenden Richter bestellen. Dieser muß, wenn irgendmöglich, einer anderen Nationalität angehören als der mit ihm tätige Richter.

Dieser Ersatzmann hat dieselben Rechte und Pflichten wie der ständige Richter. Er nimmt an den Arbeiten des Schiedsgerichts teil, bis der ständige Richter oder sein Stellvertreter sich bereit erklären, dieses zu tun.

Artikel 18.

Jede Regierung bezahlt die Gebührnisse des von ihr ernannten Richters, seines Stellvertreters und aller Sachwalter, die sie etwa mit ihrer Vertretung vor dem Schiedsgericht betraut haben sollte.

Die Gebührnisse des Vorsitzenden und seines Stellvertreters werden durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen den Regierungen festgesetzt und ebenso wie die allgemeinen Kosten des Schiedsgerichts zu 45 % von Deutschland, zu 45 % von Polen und zu 10 % von der Freien Stadt Danzig bezahlt.

Artikel 19.

Die Mitglieder des Schiedsgerichts haben völlige Bewegungsfreiheit und unentgeltliche Fahrt auf den Eisenbahnen der vom Durchgangsverkehr berührten Gebiete.

Artikel 20.

Soweit das Verfahren des Schiedsgerichts nicht durch das gegenwärtige Abkommen geregelt ist, wird es durch das Schiedsgericht selbst festgesetzt.

Artikel 21.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, die Entscheidungen und Urteile des Schiedsgerichts loyal auszuführen.

Chapitre II.

Chemins de fer.

Article 22.

La Pologne reconnaît l'obligation de faire passer avec ses propres moyens, à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, tout le trafic en transit par chemins de fer entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, amené au réseau polonais.

Le transit doit être effectué sur la ligne représentant la communication la plus courte entre la gare expéditrice et la gare de destination allemande.

Des exceptions ne seraient admissibles qu'avec l'assentiment des administrations ferroviaires intéressées.

Les voyageurs peuvent choisir librement leur route pour eux-mêmes et pour leurs bagages. En outre, la poste, les colis-messagerie éxpress (Expressgut) les marchandises en grande vitesse (Eilgut), les marchandises s'abîmant facilement et le bétail seront expédiés en profitant de l'occasion de transport la plus favorable.

La Ville libre de Dantzig se charge de la même obligation vis-à-vis de l'Allemagne à l'égard du territoire dantzikois.

L'Allemagne se charge de la même obligation au sujet du trafic ferroviaire entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig sur le territoire mentionné à l'article 96 du Traité de Versailles.

Article 23.

Le trafic privilégié (voir l'article 4) sera effectué sur les lignes suivantes:

a) Lauenburg—Dantzig—Tczew—Marienburg;
b) Chojnice—Tczew—Marienburg;
c) Schneidemühl—Bydgoszcz—Toruń—Dt. Eylau;
d) (Schwiebus) Zbąszyń—Poznań—Toruń—Dt. Eylau;
e) (Züllichau) Zbąszyń—Poznań—Toruń—Dt. Eylau;
f) Rawicz—Leszno—Poznań—Toruń—Dt. Eylau;
g) Fraustadt—Leszno—Poznań—Toruń—Dt. Eylau;
h) (Oels)—Krotoszyn—Gniezno—Toruń—Dt. Eylau;
i) Garnsee—Marienburg—Dantzig;
k) Dt. Eylau—Marienburg—Dantzig;

Kapitel II.

Eisenbahnen.

Artikel 22.

Polen erkennt die Verpflichtung an, mit seinen eigenen Betriebsmitteln den gesamten dem polnischen Netze angebrachten Eisenbahndurchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet durchzuführen.

Die Durchfuhr soll auf der die kürzeste Verbindung darstellenden Strecke zwischen der deutschen Abgangs- und Empfangsstation erfolgen.

Ausnahmen sind nur mit Zustimmung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen zulässig.

Die Reisenden können ihren Reiseweg für sich und ihr Gepäck frei wählen. Post, Expreßgut, Eilgut, leicht verderbliches Gut und Vieh sollen mit der günstigsten Beförderungsgelegenheit befördert werden.

Die Freie Stadt Danzig übernimmt Deutschland gegenüber dieselbe Verpflichtung hinsichtlich ihres Gebietes.

Deutschland übernimmt dieselbe Verpflichtung hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig auf dem im Artikel 96 des Versailler Vertrages erwähnten Gebiete.

Artikel 23.

Der privilegierte Verkehr (siehe Artikel 4) erfolgt auf folgenden Linien:

a) Lauenburg—Danzig—Dirschau[1])—Marienburg;
b) Konitz[2])—Dirschau—Marienburg;
c) Schneidemühl—Bromberg[3])—Thorn[4])—Dt. Eylau;
d) (Schwiebus)—Bentschen[5])—Posen[6])—Thorn—Dt. Eylau:
e) (Züllichau)—Bentschen—Posen—Thorn—Dt. Eylau;
f) Rawitsch[7])—Lissa[8])—Posen—Thorn—Dt. Eylau;
g) Fraustadt—Lissa—Posen—Thorn—Deutsch Eylau;
h) (Oels)—Krotoschin[9])—Gnesen[10])—Thorn—Dt. Eylau;
i) Garnsee—Marienburg—Danzig;
k) Dt. Eylau—Marienburg—Danzig.

[1]) Tczew, [2]) Chojnice, [3]) Bydgoszcz, [4]) Toruń, [5]) Zbąszyń, [6]) Poznań, [7]) Rawicz, [8]) Leszno, [9]) Krotoszyn, [10]) Gniezno.

Les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de soumettre à une revision tous les trois ans la liste des lignes affectées au transit privilégié, et de la modifier, le cas échéant, d'un commun accord.

Le transit ordinaire sera effectué sur toutes les lignes ferroviaires ouvertes au trafic de voisinage et se trouvant sur le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, sur le territoire dantzikois, ainsi que sur le territoire allemand mentionné à l'article 96 du Traité de Versailles.

Article 24.

Le trafic en transit privilégié sera introduit sur les lignes mentionnées à l'article 23 sur la demande du pays expéditeur.

Cé trafic sera organisé conformément aux stipulations du présent chapitre, lors des délibérations sur les horaires à réitérer régulièrement.

Article 25.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à maintenir les lignes ferroviaires affectées au transit privilégié dans un état normal d'entretien, et correspondant au développement du trafic sur ces lignes.

Article 26.

Chaque partie aura le droit de modifier, même pendant la période de trois ans mentionnée à l'article 23, une ou plusieurs des lignes affectées au transit privilégié.

Les stipulations suivantes seront à observer:

a) les points d'entrée et de sortie de la ligne modifiée donnant communication au réseau ferroviaire de l'autre partie contractante resteront les mêmes;

b) la longueur de la ligne modifiée ne doit pas être considérablement agrandie;

c) la capacité au transit de la ligne modifiée ne doit pas être réduite.

Les stipulations mentionnées dans le présent article (sous *a*, *b* et *c*) ne pourront être modifiées dans un cas spécial qu'après un commun accord entre les parties.

Article 27.

La Pologne s'engage à développer dans le plus bref délai possible la capacité de ses chemins de fer jusqu'au point leur permettant de satisfaire aux obligations précitées.

La Ville libre de Dantzig se charge de la même obligation vis-à-vis de l'Allemagne.

L'Allemagne prend le même engagement en ce qui concerne la Pologne et la Ville libre de Dantzig sur la rive droite de la Vistule.

Die vertragschließenden Teile behalten sich vor, alle drei Jahre die Liste der für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Linien nachzuprüfen und sie gegebenenfalls im gegenseitigen Einvernehmen abzuändern.

Der gewöhnliche Durchgangsverkehr wird auf allen dem Verkehr zwischen den vertragschließenden Teilen geöffneten Eisenbahnlinien erfolgen, die auf dem von Deutschland an Polen abgetretenen Gebiete, auf Danziger Gebiet und auf dem im Artikel 96 des Versailler Vertrages erwähnten deutschen Gebiete liegen.

Artikel 24.

Der previlegierte Durchgangsverkehr wird auf Antrag des Versandlandes auf den im Artikel 23 genannten Strecken eingeführt.

Er wird gemäß den Bestimmungen dieses Kapitels auf den regelmäßig einzuberufenden Fahrplanbesprechungen eingerichtet.

Artikel 25.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, die für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Eisenbahnlinien in einem regelrechten, der Entwicklung des Verkehrs auf diesen Strecken entsprechenden Zustande zu unterhalten.

Artikel 26.

Jede Partei hat das Recht, selbst während des im Artikel 23 genanntrn Zeitraumes von drei Jahren, eine oder mehrere der für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Linien abznändern:

Dabei gelten folgende Bestimmungen:

a) Die Eintritts- und Austrittspunkte der abgeänderten Linie am Uebergang zum Eisenbahnnetz des anderen Teiles bleiben dieselben;

b) die Länge der abgeänderten Linie darf nicht beträchtlich vergrößert werden;

c) die Leistungsfähigkeit der abgeänderten Linie im Durchgangsverkehr darf nicht vermindert werden.

Von den in diesem Artikel (unter a, b, c) aufgeführten Bestimmungen darf im Sonderfalle nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Parteien abgewichen werden.

Artikel 27.

Polen verpflichtet sich, in einem möglichst kurzen Zeitraum die Leistungsfähigkeit seiner Eisenbahnen bis zu einem Grade zu entwickeln, der die Erfüllung der vorerwähnten Verpflichtungen zuläßt.

Die Freie Stadt Danzig übernimmt dieselbe Verpflichtung Deutschland gegenüber.

Deutschland übernimmt dieselbe Verpflichtung Polen und der Freien Stadt Danzig gegenüber auf dem rechten Weichselufer.

L'Allemagne reconnaît qu'actuellement la capacité des chemins de fer polonais, en ce qui concerne les moyens d'exploitation, ne suffit pas aux besoins du trafic allemand en transit.

L'Allemagne s'engage donc à prêter à la Pologne, pendant une période de cinq ans, un nombre de locomotives qui sera fixé d'un commun accord par les deux administrations ferroviaires respectives pour chaque période d'horaires.

La fixation se fera sur la base suivante: la Pologne fournira ses propres locomotives pour assurer une part de transit allemand au moins égale à la proportion dans laquelle elle peut assurer le trafic polonais sur l'ensemble de son territoire.

La Pologne s'engage à exécuter entièrement avec ce secours allemand le trafic en transit en question. Après l'expiration de la période de cinq ans, la question sera examinée si, et le cas échéant dans quelle mesure, le concours de l'Allemagne sera encore nécessaire.

Deutschland erkennt an, daß augenblicklich die Leistungsfähigkeit der polnischen Eisenbahnen bezüglich der Betriebsmittel nicht den Bedürfnissen des deutschen Durchgangsverkehrs genügt.

Deutschland verpflichtet sich daher, Polen während eines Zeitraumes von fünf Jahren eine Anzahl von Lokomotiven zu leihen, die im gegenseitigen Einvernehmen durch die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen für jede Fahrplanperiode festgesetzt wird.

Die Festsetzung erfolgt auf folgender Grundlage: Polen liefert seine eigenen Lokomotiven, um einen Teil des deutschen Durchgangsverkehrs sicherzustellen, der mindestens dem Verhältnis gleich ist, in dem Polen den eigenen Verkehr auf seinem gesamten Gebiet sicherstellen kann.

Polen verpflichtet sich, mit dieser deutschen Hilfe den in Rede stehenden Durchgangsverkehr ganz durchzuführen. Nach Ablauf des Zeitraumes von fünf Jahren ist zu prüfen, ob und gegebenenfalls in welchem Maße die Mitwirkung Deutschlands noch notwendig ist.

Article 28.

Les trains de voyageurs, express, omnibus et de marchandises en petite et grande vitesse, ainsi que les parties de trains de voyageurs amenés au pays de transit seront acheminés par les autorités ferroviaires de ce pays en leur conservant le même caractère. Les arrêts seront limités dans la mesure du possible. Notamment les arrêts aux gares frontières de transmission et aux gares d'échange du personnel, lesquelles gares seront déterminées par des accords ou conventions d'exploitation, ne devront pas dépasser la durée nécessitée par le service. La réception des trains et des groupements de voitures, ainsi que leur remise, devront être effectuées de la façon la plus rapide.

Artikel 28.

Die dem Durchgangslande angebrachten Schnell-, Personen-, Eilgüter- und Güterzüge sowie die mit Personen besetzten Zugteile sind durch dessen Eisenbahnverwaltungen ihrem Charakter entsprechend unter möglichster Beschränkung der Aufenthalte weiterzuführen. Die Aufenthalte auf den durch Betriebsverträge zu vereinbarenden Grenzübergangsbahnhöfen und Betriebswechselbahnhöfen sollen das für die Abfertigung notwendige Maß nicht überschreiten. Uebernahme und Uebergabe der Züge und Wagengruppen sind schnellstens zu bewirken.

Article 29.

Le nombre de trains à expédier, et les horaires pour ces derniers, seront fixés lors des délibérations qui auront lieu régulièrement en vue de l'établissement des horaires.

Artikel 29.

Zahl und Fahrpläne der zu fahrenden Züge werden auf den regelmäßig wiederkehrenden Fahrplanbesprechungen festgesetzt.

Article 30.

Chaque fois qu'on aura besoin d'effectuer des transports exceptionnels en transit, comme: trains de voyageurs doublés, trains de saison de toute sorte, trains de permissionnaires, trains de vacances, trains de saisons de bains, trains de pommes de terre, trains d'engrais et, en général, trains facultatifs non prévus, les administrations des chemins de fer intéressées s'entendront sur les mesures à prendre.

Artikel 30.

Ueber die Durchführung des außergewöhnlichen Durchgangsverkehrs — Vor- und Nachzüge zu personenführenden Zügen, Saisonzüge aller Art, Militärurlauberzüge, Ferienzüge, Bäderzüge, Kartoffelzüge, Düngemittelzüge und überhaupt nicht vorgesehene Bedarfszüge — verständigen sich die beteiligten Eisenbahnverwaltungen von Fall zu Fall.

Article 31.

Les trains, les groupements de wagons et les wagons en transit doivent être remis aux gares d'échange du personnel conformément aux instructions d'exploitation et de chargement en vigueur dans le pays de transit.

Artikel 31.

Die durchgehenden Züge, Wagengruppen und Wagen sind auf den Betriebswechselbahnhöfen den Betriebs- und Ladevorschriften des Durchgangslandes entsprechend zu übergeben.

Article 32.

Les wagons-restaurants et les wagons-lits seront transportés avec les trains ou parties de trains affectés au transit privilégié.

Artikel 32.

Speise- und Schlafwagen sind in den für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Zügen oder Zugteilen durchzuführen.

Article 33.

Les administrations ferroviaires conviendront du procédé à suivre au sujet de la remise et de la réception des wagons aux gares d'échange du personnel, au point de vue technique et au point de vue du trafic. Elles feront de même en ce qui concerne les wagons devenus défectueux (échauffement, etc.) sur les lignes du pays de transit. Les administrations ferroviaires régleront également le service de trains sur les parcours entre la frontière et la gare d'échange du personnel.

Artikel 33.

Die Eisenbahnverwaltungen regeln das Verfahren bei Uebergabe und Uebernahme der Wagen auf den Betriebswechselbahnhöfen in technischer und verkehrlicher Beziehung, das Verfahren bei Schadhaftwerden von Wagen (Heißlaufen u. dgl.) auf den Durchgangsstrecken und den Fahrdienst auf den Strecken zwischen Reichsgrenze und Betriebswechselbahnhof.

Article 34.

Le trafic en transit sera acheminé par des voies de détour, si des interruptions ou des difficultés de service le demandent.

Artikel 34.

Umleitungen im Durchgangsverkehr finden statt, falls Betriebsstörungen oder Betriebsschwierigkeiten es erfordern.

Article 35.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à s'aider mutuellement en cas d'accident survenu sur les lignes voisines de la frontière, au cas où la locomotive deviendrait défectueuse, etc.

Artikel 35.

Die vertragschließenden Teile sagen sich gegenseitige Hilfe bei Unfällen, Schadhaftwerden von Lokomotiven u. dgl. auf den Strecken beiderseits der Grenze zu.

Article 36.

§ 1.

La responsabilité pour les accidents de chemin de fer sera réglée par les lois, ordonnances et règlements qui sont en vigueur, par rapport aux chemins de fer, dans l'endroit où l'accident est survenu, sous réserve des dispositions prévues à l'article 38 au sujet des bagages, colis-messagerie express et des marchandises.

§ 2.

Chacune des Hautes Parties contractantes assumera la responsabilité pour ses employés et pour les autres personnes dont elle se servira dans le trafic en transit.

§ 3.

Si un accident survenu à la gare d'échange du personnel ou sur le parcours entre cette gare et la frontière a causé la mort ou la blessure de personnes, ou une avarie du matériel roulant, ou bien l'avarie ou la perte des objets transportés, et si cet accident a été provoqué par l'inobser-

Artikel 36.

§ 1.

Für die Haftung bei Unfällen im Eisenbahnbetriebe sind die Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen maßgebend, die für die Eisenbahnen dort Geltung haben, wo sich der Unfall ereignet hat, soweit nicht für Gepäck, Expreßgut und Güter die Bestimmungen des Artikels 38 eingreifen.

§ 2.

Jede der vertragschließenden Parteien haftet für ihre Angestellten und andere Personen, deren sie sich im Durchgangsverkehr bedient.

§ 3.

Wenn Tod oder Verletzung von Personen, Verlust oder Beschädigung von Fahrmaterial oder von beförderten Gegenständen auf den Betriebswechselbahnhöfen oder auf den Strecken zwischen Grenze und Betriebswechselbahnhof durch Nichtbeachtung der dort geltenden Betriebs- und Signalvorschriften ver-

vation des règlements d'exploitation ou des règlements de signaux en vigueur dans ce lieu, la responsabilité incombera à l'administration ferroviaire dont les employés n'ont pas observé lesdits règlements.

Dans le cas où les employés des deux administrations ferroviaires sont fautifs de l'inobservation de ces règlements, le dommage occasionné et l'indemnité à payer incomberont en parties égales aux deux administrations. Il en sera de même dans le cas où l'on n'aura pas pu constater quel employé est fautif.

§ 4.

Dans le cas où l'accident est survenu à cause du mauvais état de l'établissement de la gare, de la ligne ou de la locomotive, la responsabilité incombera à l'administration qui était obligée de maintenir en bon état l'établissement de la gare, la ligne ou la locomotive. Les locomotives prêtées par l'Allemagne à la Pologne pour l'emploi continuel circuleront sous la responsabilité de la Pologne à partir du moment de leur réception par ce pays jusqu'à leur remise.

§ 5.

Dans le cas où l'accident est survenu à cause du mauvais état d'un wagon, la responsabilité incombera à l'administration qui a reçu la dernière le wagon après l'avoir examiné au point de vue technique.

§ 6.

Dans le cas où les constatations provisoires, de la part de l'administration effectuant l'exploitation, donnent lieu de penser que la responsabilité de l'autre administration pourrait également être engagée, l'enquête sera poursuivie en commun par les commissaires des deux administrations dans le but de constater définitivement la cause de l'accident.

§ 7.

Si l'accident est survenu sur une ligne de transit, ou dans les gares se trouvant sur cette ligne, et si les constatations provisoires de la part de l'administration effectuant l'exploitation donnent lieu de penser que la responsabilité de l'autre administration pourrait également être engagée, la station qui est, selon les règlements, obligée de donner les avertissements sera tenue d'avertir de l'accident survenu les deux administrations ferroviaires.

§ 8.

Sous réserve des droits de recours, l'administration ferroviaire qui exploite la ligne sera responsable vis-à-vis des personnes qui ont subi

ursacht wird, so haftet die Eisenbahnverwaltung, deren Bedienstete die betreffenden Vorschriften außer acht gelassen haben.

Haben Bedienstete beider Verwaltungen die Vorschriften außer acht gelassen, so fällt der verursachte Schaden und die zu leistende Entschädigung beiden Verwaltungen zu gleichen Teilen zur Last. Das gleiche gilt, wenn sich nicht feststellen läßt, welcher Bedienstete die Vorschriften außer acht gelassen hat.

§ 4.

Für die durch schlechten Zustand von Bahnhöfen, Strecken oder Lokomotiven entstandenen Unfälle haftet die Verwaltung, der die Unterhaltung des betreffenden Bahnhofes, der betreffenden Strecke oder Lokomotive obliegt. Für die von Deutschland an Polen zu ständiger Benutzung geliehenen Lokomotiven haftet Polen vom Augenblick ihrer Uebernahme an bis zu ihrer Rückgabe.

§ 5.

Für die durch schlechten Zustand von Wagen entstandenen Unfälle haftet die Verwaltung, die den betreffenden Wagen zuletzt technisch übernommen hat.

§ 6.

Wenn nach vorläufiger Feststellung der betriebführenden Verwaltung die Haftung der anderen Verwaltung in Frage kommt, sind die weiteren Erhebungen zur endgültigen Feststellung der Ursache des Unfalles durch Beauftragte beider Verwaltungen gemeinsam durchzuführen.

§ 7.

Unfälle auf einer Durchgangsstrecke oder deren Bahnhöfen, bei denen nach vorläufiger Feststellung der betriebführenden Verwaltung die Haftung der anderen Verwaltung in Frage kommt, hat die meldepflichtige Station beiden Eisenbahnverwaltungen zu melden.

§ 8.

Unbeschadet der bestehenden Rückgriffsrechte übernimmt die betriebführende Verwaltung die Haftung gegenüber Personen, die durch einen Betriebsunfall

un dommage quelconque à cause d'un accident de chemin de fer. La réserve faite au paragraphe 1 au sujet des bagages, des colis-messagerie express et des marchandises, reste en vigueur.

§ 9.

Dans le cas d'un désaccord entre les chemins de fer au sujet de la responsabilité pour un accident, le Tribunal arbitral prévu à l'article 11 statuera.

De même les contestations qui pourraient survenir entre l'administration des chemins de fer de l'État et l'administration des chemins de fer qui ne sont pas propriété de l'État, pourront être soumises, sur la demande de chaque partie, à la décision du Tribunal arbitral. Toutefois, l'administration des chemins de fer, n'étant pas propriété de l'État, ne pourra agir dans ce cas que par l'intermédiaire du Gouvernement de son pays.

§ 10.

La responsabilité des dommages causés aux envois postaux est réglée par les stipulations du chapitre IV de la présente Convention.

Article 37.

Chaque partie s'engage à mettre à la disposition de l'autre partie, pour son usage exclusif, des fils spéciaux affectés au service télégraphique et téléphonique des chemins de fer, et cela contre le payement des frais d'entretien de ces fils. L'usage des fils en question sera aussi réservé aux offices des postes, de douane, de police, ainsi qu'aux offices ferroviaires militaires, pour leurs communications relatives au service des chemins de fer.

Les télégrammes et les conversations téléphoniques de service seront libres de toute taxe.

Article 38.

Les voyageurs, bagages, colis-messagerie express et marchandises de grande et petite vitesse seront acheminés directement.

Seront applicables au service des voyageurs, bagages et colis-messagerie express les dispositions touchant les tarifs désignés à l'article 39.

Les tarifs pour les transports postaux sont fixés au chapitre IV.

Le service des marchandises sera soumis aux stipulations de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemin de fer, avec les modifications et suppléments apportés par la Déclaration additionnelle du 20 septembre 1893, par l'Arrangement additionnel du 16 juillet 1895, et par les Conventions additionnelles du 16 juin 1898

irgendwelchen Schaden erlitten haben. Für Gepäck, Expreßgut und Güter gilt der unter § 1 gemachte Vorbehalt.

§ 9.

Wenn über die Haftung bei Betriebsunfällen Streitigkeiten zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen entstehen, so entscheidet darüber das im Artikel 11 dieses Abkommens vorgesehene Schiedsgericht.

Ebenso können Streitigkeiten zwischen einer Staatsbahnverwaltung und einer Verwaltung von Eisenbahnen, die nicht Staatseigentum sind, auf Antrag einer jeden Partei dem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden. Jedoch muß sich hierbei eine Verwaltung von Eisenbahnen, die nicht Staatseigentum sind, der Vermittlung der Regierung ihres Landes bedienen.

§ 10.

Die Haftpflicht für beschädigte Postsendungen ist im Kapitel IV dieses Abkommens geregelt.

Artikel 37.

Jeder Teil verpflichtet sich, für den eisenbahndienstlichen Telegramm- und Fernsprechverkehr besondere Leitungen dem anderen Teil zum ausschließlichen Gebrauch gegen Vergütung der Unterhaltungskosten zur Verfügung zu stellen. Diese Leitungen dürfen von den Post-, Zoll-, Polizei- und Militäreisenbahnbehörden für ihren dienstlichen Verkehr mitbenutzt werden, insoweit er mit dem Eisenbahndienst im Zusammenhange steht.

Diensttelegramme und Dienstferngespräche sind gebührenfrei.

Artikel 38.

Personen, Gepäck, Expreßgut, Eil- und Frachtgüter werden unmittelbar abgefertigt.

Im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr gelten die Bestimmungen der im Artikel 39 bezeichneten Tarife.

Die Tarife für die Postbeförderung sind im Kapitel IV festgesetzt.

Der Güterverkehr unterliegt den Bestimmungen des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Aenderungen und Ergänzungen in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893, in der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und in den Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und vom 19. September 1906, soweit diese Bestimmungen

et du 19 septembre 1906, pour autant que ces stipulations ne sont pas modifiées ou complétées par la présente Convention et par le Règlement d'application ci-joint. Le service des marchandises sera soumis en outre aux dispositions touchant les tarifs indiquées à l'article 39.

Article 39.

Seront établis pour le trafic entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville libre de Dantzig, des tarifs directs portant le titre:

„Tarif direct pour le trafic entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville libre de Dantzig.“

En vue de l'établissement de ce tarif, les administrations des chemins de fer du pays de transit mettront à la disposition des administrations de chemins de fer allemandes, pour les lignes ferrées situées sur le territoire polonais et dantzikois, des taxes qui ne seront pas plus élevées que celles des tarifs locaux en vigueur, y compris les tarifs généraux qui pourraient être éventuellement établis pour le transport du charbon des lieux de sa production. Il en sera de même pour ce qui concerne les frais accessoires. Les frais d'expédition (frais de gare) ne seront pas comptés.

Les tarifs exceptionnels et les réductions spéciales des frais de transport qui pourraient être accordés, sur une certaine ligne de transit, à une certaine catégorie de voyageurs, bagages, colis-messagerie express ou marchandises, seront également mis à la disposition de l'Allemagne pour la même catégorie de voyageurs, bagages, colis-messagerie express ou marchandises sur la même ligne et dans la même direction.

Ne seront pas mis à la disposition de l'Allemagne les tarifs exceptionnels accordés en vue d'atténuer ou d'écarter les calamités publiques locales.

De même, ne seront pas mises à la disposition de l'Allemagne les réductions des frais de transport des machines, des articles d'installation et des matériaux de construction nécessaires soit à la création de nouvelles entreprises industrielles, soit au développement des établissements industriels existants, lesquelles réductions pourraient être accordées en vertu des lois visant le développement de l'industrie.

Les administrations des chemins de fer allemandes fixeront de leur propre décision, en monnaie allemande, le prix des billets, le montant des frais de transport et des frais accessoires pour tout le parcours du trafic en question.

durch das gegenwärtige Abkommen und die Ausführungsbestimmungen nicht abgeändert oder ergänzt sind. Der Güterverkehr unterliegt außerdem den Bestimmungen der im Artikel 39 bezeichneten Tarife.

Artikel 39.

Für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig werden direkte Tarife erstellt unter dem Titel:

„Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig.“

Zur Bildung dieses Tarifs stellen die Eisenbahnverwaltungen des Durchgangslandes für die auf polnischem und Danziger Gebiet gelegenen Strecken den deutschen Eisenbahnverwaltungen Sätze zur Verfügung, die nicht höher sein dürfen als diejenigen ihrer jeweils geltenden Binnentarife, einschließlich der etwaigen allgemeinen Kohlentarife von den Kohlengewinnungsstätten nach Abzug der Abfertigungsgebühren (Stationsgebühren). Gleiches gilt für die Nebengebühren.

Ausnahmetarife und sonstige Tarifbegünstigungen, die auf einer bestimmten Durchgangsstrecke im Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr für bestimmte Personen oder Güter bestehen, werden für diese auf derselben Strecke und in derselben Richtung in gleicher Weise Deutschland zur Verfügung gestellt.

Jedoch werden Deutschland Ausnahmetarife zur Milderung oder Behebung öffentlicher Notstände örtlicher Natur nicht zur Verfügung gestellt.

Ebensowenig stehen Deutschland die Frachtbegünstigungen zur Verfügung, die auf Grund eines Industrieförderungsgesetzes für den Bezug von Maschinen, Einrichtungsgegenständen und Baustoffen zur Anlage neuer oder Vergrößerung bestehender Industrieanstalten eingeführt worden sind.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen setzen die Gesamtfahrpreise, Gesamtfrachtsätze und Nebengebühren für die ganze Beförderungsstrecke nach freiem Ermessen in deutscher Währung fest.

Pour le trafic entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule et spécifié à l'article 96 du Traité de Versailles, seront établis des tarifs directs portant le titre:

„Tarif direct pour le trafic polono-dantzikois à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule et spécifié à l'article 96 du Traité de Versailles."

En vue de l'établissement de ce tarif, les administrations ferroviaires allemandes mettront à la disposition des administrations de chemins de fer polonaises des taxes et frais accessoires d'après les principes fixés ci-dessus pour le trafic direct entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville libre de Dantzig.

Les administrations de chemins de fer polonaises fixeront, en assurant d'une manière équitable les intérêts de la Ville libre de Dantzig, de leur propre décision et, s'il y a lieu, en accord avec le Conseil du port et des voies d'eau de Dantzig, les prix des billets et le montant des frais de transport et des frais accessoires pour tout le parcours du trafic en question.

Für den Verkehr zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig durch das auf dem rechten Weichselufer gelegene deutsche Gebiet, wie es im Artikel 96 des Friedensvertrages von Versailles bezeichnet ist, werden die Tarife erstellt unter dem Titel:

„Direkter Tarif für den Polnisch-Danziger Verkehr durch das auf dem rechten Weichselufer gelegene im Artikel 96 des Friedensvertrages von Versailles umschriebene deutsche Gebiet."

Zur Bildung dieses Tarifs stellen die deutschen Eisenbahnverwaltungen ihre Sätze und Nebengebühren den polnischen Eisenbahnverwaltungen nach den gleichen Grundsätzen zur Verfügung, die oben für den direkten Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig festgesetzt sind.

Die polnischen Eisenbahnverwaltungen setzen die Gesamtfahrpreise, Gesamtfrachtsätze und Nebengebühren für die ganze Beförderungsstrecke nach freiem Ermessen fest, nötigenfalls im Einvernehmen mit dem Hafenausschuß, wobei die Interessen der Freien Stadt Danzig in billiger Weise zu sichern sind.

Article 40.

Les frais de transport des locomotives non chauffées, des voitures de voyageurs vides, ainsi que des nouveaux wagons venant des ateliers, seront perçus d'après le tarif applicable au matériel roulant circulant sur ses propres roues.

Artikel 40.

Die Frachten für die Beförderung aller kalt laufenden Lokomotiven, der leeren Personenwagen sowie der neuen Güterwagen, die aus den Werken kommen, werden nach dem Tarif für Fahrzeuge berechnet, die auf eigenen Rädern laufen.

Article 41.

L'aide en locomotives allemande prévue dans l'article 27 sera donnée, d'une part en locomotives destinées à l'emploi *continuel* dans les trains rapides et omnibus, les trains de marchandises réguliers et les trains de marchandises facultatifs circulant pendant toute l'année ou au moins pendant une période d'horaires; et d'autre part en locomotives fournies pour l'emploi *passager*, et destinées au dédoublement exceptionnel des trains rapides et omnibus réguliers et pour des trains de saison de toute espèce (trains pour permissionnaires, trains de vacances, trains de saison des bains, trains de pommes de terre, trains d'engrais, etc.).

Artikel 41.

Die im Artikel 27 vorgesehene deutsche Lokomotivaushilfe wird gegeben einerseits durch Lokomotiven, die zu ständiger Benutzung überwiesen werden und für die während des ganzen Jahres oder mindestens während einer Fahrplanperiode verkehrenden Schnell- und Personenzüge, Güter- und Bedarfsgüterzüge bestimmt sind, anderseits durch Lokomotiven, die zu vorübergehender Benutzung überwiesen werden und die für etwa fallweise einzulegende Vor- und Nachzüge zu den regelmäßig verkehrenden Schnell- und Personenzügen, ferner für Saisonzüge aller Art bestimmt sind (Militärurlauberzüge, Ferienzüge, Bäderzüge, Kartoffelzüge, Düngemittelzüge u. dgl.).

Article 42.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour l'emploi continuel:

Artikel 42.

Für die zu ständiger Benutzung überwiesenen deutschen Aushilfslokomotiven gelten folgende Bestimmungen:

§ 1.

Le total des locomotives nécessaires sera calculé sur la base des moyennes quotidiennes du rendement des locomotives en l'augmentant des $^2/_3$ pour les besoins des réparations. Des locomotives de rechange pour des locomotives de louage ayant besoin de réparations ne seront pas fournies par l'Allemagne, tant que le nombre des locomotives de louage en réparation, qui se trouvent dans des ateliers allemands et qui leur ont été offertes aux fins de réparations, n'excédera pas les 40 %.

Le rendement moyen quotidien d'une locomotive est fixé comme suit:

trains rapides et omnibus, 150 kilomètres;
trains de marchandises, 90 kilomètres.

Pour les trains facultatifs, le nombre de locomotives nécessaires sera fixé à raison de 50 % des nombres calculés d'après les indications ci-dessus.

Les types des locomotives à fournir à l'administration des chemins de fer polonaise pour l'aide en locomotives seront les suivants:

pour les trains rapides et omnibus, type P 8;

pour les trains de marchandises, type G 10 et G 8^1;

le cas échéant, un nombre restreint du type G 7.

§ 2.

Le taux de location journalière à payer par l'administration des chemins de fer polonaise pour les locomotives fournies sera calculé d'après la formule suivante:

$$\frac{\frac{A}{L} + \frac{Ap}{100}}{365}$$

Explication de la formule:

A = prix d'achat d'une locomotive neuve;

L = durée de service d'une locomotive fixée à une période de 30 ans;

p = intérêt à 6 %.

Sur demande d'une des Hautes Parties contractantes, le prix d'achat des locomotives neuves sera soumis à revision. Le taux de location sera fixé à nouveau conformément au résultat de cette revision.

§ 3.

Les dispositions concernant les modalités de remise et de prise de possession des locomotives sont établies dans le Règlement d'application. Il en est de même pour l'outillage et les accessoires des locomotives.

§ 1.

Der Gesamtlokomotivbedarf wird auf Grund von durchschnittlichen Tagesleistungen der Lokomotiven errechnet unter Hinzurechnung von zwei Dritteln des Bedarfs für Ausbesserungen. Ersatzlokomotiven für ausbesserungsbedürftige Mietlokomotiven werden deutscherseits nicht gestellt, solange der Ausbesserungsstand der in deutschen Werkstätten befindlichen und der ihnen zur Ausbesserung angebotenen Mietlokomotiven 40 % nicht übersteigt.

Die durchschnittliche Tagesleistung einer Lokomotive wird wie folgt festgesetzt:

im Schnell- und Personenzugdienst 150 km,
im Güterzugdienst 90 km.

Für Bedarfszüge wird der Lokomotivbedarf mit der Hälfte der nach diesen Sätzen errechneten Zahlen eingesetzt.

Für die Lokomotivaushilfe werden folgende Lokomotivgattungen der polnischen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellt:

für den Schnell- und Personenzugdienst P 8-Lokomotiven,

für den Güterzugdienst G 10- und G 8^1-Lokomotiven,

gegebenenfalls auch G 7-Lokomotiven in kleiner Anzahl.

§ 2.

Für die überwiesenen Lokomotiven zahlt die polnische Eisenbahnverwaltung Tagesmiete, die nach folgender Formel berechnet wird:

$$\frac{\frac{A}{L} + \frac{Ap}{100}}{365}$$

In dieser Formel bedeutet:

A = den Beschaffungspreis für neue Lokomotiven,

L = die auf 30 Jahre angenommene volle Dienstfähigkeit der Lokomotiven für den Zugdienst,

p = den Zinsfuß mit 6 %.

Auf Verlangen einer der beteiligten Parteien wird der Beschaffungspreis für neue Lokomotiven einer Nachprüfung unterzogen und nach dem Ergebnis die Miete neu festgesetzt.

§ 3.

Die Bestimmungen über das Verfahren bei Uebergabe und Uebernahme der Lokomotiven und über die den Lokomotiven mitzugebenden Werkzeuge und Zubehörteile enthalten die Ausführungsbestimmungen.

§ 4.

Lors de la remise des locomotives, l'administration des chemins de fer allemande fournira simultanément, pour chaque série de 20 locomotives d'un même type, une réserve en pièces de rechange, dont l'espèce et la quantité sont prévues par le Règlement d'application.

Les pièces de rechange qui deviendraient nécessaires en outre (trains de roues, cylindres, boîtes d'essieu, etc.) seront fournies par l'administration des chemins de fer allemande sur la demande de l'administration des chemins de fer polonaise, dans chaque cas où ces pièces deviendraient nécessaires pour des réparations, en tant que ces dernières n'auront pas été effectuées dans les ateliers allemands.

Toutes les pièces de rechange seront fournies aux prix facturés à des tiers par l'administration des chemins de fer allemande.

§ 5.

Les réparations courantes de peu d'importance seront effectuées dans les ateliers polonais. Par contre, les revisions annuelles conformes aux règlements polonais, ainsi que toutes les autres réparations plus considérables, seront effectuées en principe dans les ateliers allemands.

Les ateliers de chemins der fer allemands procéderont à la réparation des locomotives louées à l'administration polonaise aussi rapidement que faire se pourra.

Toutes les réparations des locomotives louées à l'administration des chemins de fer polonaise seront à la charge de cette dernière. Les frais occasionnés par les réparations dans les ateliers allemands seront calculés aux mêmes prix qu'envers des tiers.

§ 6.

Si le Gouvernement polonais, après expiration du délai de 5 ans, renonce à un secours ultérieur en locomotives allemandes ou si une diminution du nombre des locomotives est convenue dans le courant de ce délai, l'administration des chemins de fer polonaise aura le droit de régler la restitution des locomotives, de manière à ce que toute locomotive soit rendue dans le même stade de revision périodique dans lequel elle se trouvait lors de la remise, même si de ce fait restitution devait subir un certain retard.

La présentation, la revision et la prise de possession des locomotives à restituer se feront de la même manière que celle adoptée à la remise. En cas de constatation de détériorations provoquées par une usure anormale, on remédiera à ces détériorations dans des ateliers allemands aux frais de l'administration des chemins de fer polonaise, à moins que cette dernière n'aime mieux faire faire ces réparations dans ses ateliers propres.

§ 4.

Für je 20 Lokomotiven einer Gattung liefert die deutsche Eisenbahnverwaltung gleichzeitig mit Abgabe der Lokomotiven Vorratsersatzteile, die nach Art und Menge in den Ausführungsbestimmungen festgesetzt sind.

Außerdem erforderlich werdende Ersatzteile: Radsätze, Zylinder, Achsbuchsen u. a. werden auf Anforderung der polnischen Eisenbahnverwaltung jeweils nach Bedarf zur Ausführung von Ausbesserungen von der deutschen Eisenbahnverwaltung überwiesen, soweit nicht die Ausbesserungen in deutschen Werkstätten ausgeführt werden.

Sämtliche Ersatzteile werden zu denselben Preisen abgegeben, wie sie die deutsche Eisenbahnverwaltung Dritten gegenüber berechnet.

§ 5.

Die laufenden kleineren Ausbesserungen werden in polnischen Werkstätten ausgeführt. Dagegen werden die nach polnischen Vorschriften vorzunehmenden jährlichen Untersuchungen und alle sonstigen größeren Ausbesserungen grundsätzlich in deutschen Werkstätten ausgeführt.

Die deutschen Eisenbahnwerkstätten werden die Ausbesserung der polnischen Mietlokomotiven mit tunlichster Beschleunigung ausführen.

Sämtliche Ausbesserungen der polnischen Mietlokomotiven gehen zu Lasten der polnischen Eisenbahnverwaltung. Die Kosten, die durch Ausbesserungen in deutschen Werkstätten entstehen, werden nach denselben Sätzen berechnet, wie sie Dritten gegenüber in Anwendung gebracht werden.

§ 6.

Verzichtet nach Ablauf des Zeitraumes von 5 Jahren die Polnische Regierung auf weitere Aushilfen mit deutschen Lokomotiven oder wird innerhalb dieses Zeitraumes eine Verringerung der Zahl der Lokomotiven vereinbart, so ist die polnische Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Rückgabe der Lokomotiven so zu regeln, daß jede Lokomotive mit derselben Untersuchungsfrist zurückgegeben wird, wie sie seinerzeit bei Abgabe der Lokomotive bestanden hat, auch wenn sich dadurch die Rückgabe der Lokomotiven längere Zeit hinzieht.

Im übrigen erfolgt bei Rückgabe der Lokomotiven ihre Vorführung, Untersuchung und Uebernahme in gleicher Weise wie bei der Abgabe. Werden außergewöhnliche Beschädigungen festgestellt, so werden diese in deutschen Werkstätten auf Kosten der polnischen Eisenbahnverwaltung beseitigt, falls diese es nicht vorziehen sollte, diese Ausbesserungen in eigenen Werkstätten vornehmen zu lassen.

§ 7.

Le calcul des redevances de location pour les locomotives, des frais pour les réparations et pour les pièces de rechange, etc., se fera en monnaie allemande.

Article 43.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour emploi passager:

§ 1.

Le total des locomotives nécessaires pour les trains sus-mentionnés, qui ne circulent que périodiquement, de même que le nombre et les types des locomotives d'aide à fournir par l'Allemagne, seront fixés, pour chaque cas spécial, d'un commun accord par les administrations de chemins de fer intéressées.

§ 2.

Les taux de location journalière à calculer d'après la formule sous article 42 § 2 ne seront appliqués à ces locomotives que dans le cas où elles seraient restituées dans les premiers dix jours. Si elles sont retenues plus longtemps, les taux de location par jour seront augmentés de 200 mks. pour chaque locomotive de trains de voyageurs, et de 180 mks. pour chaque locomotive de trains de marchandises; cette augmentation sera à appliquer dès le jour de la prise de possession des locomotives en question.

§ 3.

La remise de ces locomotives se fera de dépôt de locomotives à dépôt de locomotives sans les formalités prévues à l'article 42 § 3 mais contre accusé de réception à signer par les chefs allemands et polonais des dépôts de locomotives en question. La restitution des locomotives se fera de la même façon. Les administrations de chemins de fer intéressées conviendront des règles particulières.

§ 4.

L'Allemagne ne fournira point de pièces de rechange avec ces locomotives; elle les fournira, le cas échéant, plus tard sur demande.

§ 5.

Les réparations courantes de peu d'importance seront effectuées dans les ateliers polonais aux frais de l'administration de chemins de fer polonaise. Dans le cas où des réparations plus considérables seraient à effectuer à ces locomotives, elles seraient à restituer à l'administration des chemins de fer allemande; cette dernière fournira d'autres locomotives en état de service. Les frais occasionnés par la réparation de ces locomotives

§ 7.

Die Berechnung der Lokomotivmieten, der Kosten für Ausbesserungen und für Ersatzteile der Lokomotiven u. dgl. erfolgt in deutscher Währung.

Artikel 43.

Für die zu vorübergehender Benutzung überwiesenen deutschen Aushilfslokomotiven gelten folgende Bestimmungen:

§ 1.

Der Gesamtlokomotivbedarf für die eingangs erwähnten, nur zeitweise verkehrenden Züge sowie Zahl und Gattungen der deutscherseits zu stellenden Aushilfslokomotiven werden von Fall zu Fall durch gegenseitiges Einvernehmen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen festgesetzt.

§ 2.

Die nach der Formel in Artikel 42 § 2 errechneten Tagesmieten gelten für diese Lokomotiven nur, soweit sie innerhalb 10 Tagen zurückgegeben werden. Werden sie länger zurückgehalten, so werden die täglichen Mietsätze um 200 M für Personenzuglokomotiven und 180 M für Güterzuglokomotiven erhöht, und zwar mit Geltung vom Tage der Uebernahme ab.

§ 3.

Die Ueberweisung dieser Lokomotiven erfolgt von Heizhaus zu Heizhaus ohne die im Artikel 42 § 3 vorgesehenen Förmlichkeiten nur gegen Anerkenntnisse, die von den beiderseitigen Heizhausvorständen[1]) zu unterzeichnen sind. In gleicher Weise erfolgt die Rückgabe der Lokomotiven. Das Nähere vereinbaren die beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

§ 4.

Ersatzteile werden diesen Lokomotiven deutscherseits nicht mitgegeben; sie werden nötigenfalls auf Anforderung nachgeliefert.

§ 5.

Die laufenden kleineren Betriebsausbesserungen werden in polnischen Werkstätten auf Kosten der polnischen Eisenbahnverwaltung ausgeführt. Müssen an diesen Lokomotiven größere Ausbesserrungen ausgeführt werden, so werden die Lokomotiven der deutschen Eisenbahnverwaltung zurückgegeben, und diese stellt dafür diensttaugliche Ersatzlokomotiven. Die in deutschen Werkstätten für diese Lokomotiven entstehenden Ausbesserungskosten gehen zu Lasten der

1) Betriebswerkmeister.

en atelier allemands seront à la charge de l'administration des chemins de fer allemande, à l'exception toutefois de frais qui seraient à payer pour la réparation des détériorations provoquées par une usure anormale, en tant que les détériorations sont survenues dans le service polonais.

§ 6.

Les redevances de location et les frais de réparation éventuellement à restituer seraient à calculer en monnaie allemande.

Chapitre III.

Transit Militaire.

Article 44.

Le transit des militaires allemands et des biens militaires allemands aura lieu conformément aux règles suivantes:

§ 1.

Sont considérées comme militaires dans le sens de la présente Convention, toutes les personnes en service actif appartenant à la force armée, sans distinguer si elles voyagent en tenue militaire ou en civil.

§ 2.

Les personnes isolées en tenue militaire allemande se serviront des trains ou parties de trains mentionnés à l'article 4 et destinés au transit privilégié, ou des trains destinés spécialement pour le transit militaire et mentionnés ci-dessous.

Il est interdit à ces personnes de se servir d'autres trains.

§ 3.

Les militaires isolés, profitant des trains ou parties de trains destinés au transit privilégié ne pourront, en fait d'armes, emporter que leurs armes blanches (sabre, baïonnette); ils seront cependant tenus de déposer ces armes au fourgon de bagages pour le temps du transit en dehors du territoire allemand.

§ 4.

Pour assurer le transit des permissionnaires, des militaires isolés voyageant pour raison de service, des troupes et des biens militaires, un train militaire hebdomadaire pourra circuler dans les deux directions. Les militaires en civil pourront se servir de ces trains.

En général, les armes et les munitions ne peuvent pas être transportées par ce train. Néanmoins, les militaires se servant de ce train auront le droit d'emporter dans le train leurs armes blanches, leur fusil, pistolet ou revolver avec la quantité réglementaire de munitions portatives.

deutschen Eisenbahnverwaltung, jedoch mit Ausnahme der Kosten, die für Beseitigung außergewöhnlicher Beschädigungen aufzuwenden sind, soweit diese im polnischen Betriebe entstanden sind.

§ 6.

Die Lokomotivmieten und etwa zu erstattende Ausbesserungskosten werden in deutscher Währung berechnet.

Kapitel III.

Militärdurchgangsverkehr.

Artikel 44.

Für den Durchgangsverkehr der deutschen Militärpersonen und Heeresgüter gelten folgende Bestimmungen:

§ 1.

Unter Militärpersonen im Sinne des vorliegenden Abkommens werden die im aktiven Dienst stehenden Angehörigen der bewaffneten Macht verstanden, ohne Rücksicht darauf, ob sie sich in Uniform oder in Zivil befinden.

§ 2.

Einzelreisende Personen in deutscher Militäruniform haben die im Artikel 4 vorgesehenen und für den privilegierten Verkehr bestimmten Züge oder Zugteile oder die nachstehend erwähnten besonderen, dem Militärverkehr dienenden Züge zu benutzen.

Die Benutzung anderer Züge ist ihnen verboten.

§ 3.

An Waffen dürfen die einzelreisenden deutschen Militärpersonen, welche die für den privilegierten Verkehr bestimmten Züge oder Zugteile benutzen, nur ihre blanken Waffen (Säbel, Seitengewehr) mitführen. Sie sind jedoch verpflichtet, diese Waffen während der Fahrt durch nicht deutsches Gebiet im Gepäckwagen zu hinterlegen.

§ 4.

Um den Durchgangsverkehr für Urlauber, dienstlich Einzelreisende, Truppen und Heeresgüter sicherzustellen, kann wöchentlich ein „Militärzug" in jeder Richtung verkehren. Die deutschen Militärpersonen können diesen Zug auch in Zivil benutzen.

Waffen und Munition dürfen im allgemeinen mit diesen Militärzügen nicht befördert werden. Jedoch haben die Militärpersonen in diesen Zügen das Recht, außer ihren blanken Waffen auch ihre Gewehre, Pistolen oder Revolver mit der vorschriftsmäßigen Munitionsausrüstung des Mannes mitzuführen.

Les autorités allemandes seront tenues d'annoncer aux autorités polonaises le départ de ce train au moins 24 heures avant sa mise en route.

§ 5.

Les armes blanches, fusils, pistolets, revolvers, ainsi que leurs munitions, transportés par les trains prévus au § 4 devront être déposés, pour le temps du transit en dehors du territoire allemand, dans des wagons spécialement désignés à cet effet. Ces wagons seront groupés spécialement dans le train et seront escortés par un personnel appartenant au pays de transit, dont le nombre ne dépassera pas deux hommes par wagon.

Les wagons destinés aux voyageurs militaires seront réunis en un groupe, et convoyés par des agents douaniers, conformément à l'article 82.

§ 6.

Pour le transit des biens militaires en général, y compris les armes et les munitions dont le § 4 exclut le transport, un train de marchandises militaire hebdomadaire pourra circuler dans les deux directions. La mise en marche de ces trains devra être annoncée conformément au § 4 alinéa 3.

§ 7.

Les biens militaires, exigeant une surveillance ou un service spécial, pourront être accompagnés dans ces trains par des soldats allemands au nombre de deux convoyeurs tout au plus par wagon de chevaux et d'un homme par wagon de matériel.

Les autorités douanières du pays de transit auront dans ce cas le droit d'exercer leur contrôle sur ces wagons par leurs agents, dont le nombre ne pourra pas dépasser 2 par 10 wagons.

Les convoyeurs allemands pourront emporter dans le train leurs armes blanches, qu'ils devront néanmoins déposer dans le wagon de service pour le temps du transit en dehors du territoire allemand.

§ 8.

Pour assurer le transit des permissionnaires en tenue militaire ou en civil à l'occasion des fêtes de Noël et de Pâques, des trains spéciaux, exclusivement pour permissionnaires, pourront circuler conformément à un arrangement à faire préalablement entre les autorités ferroviaires allemandes et polonaises. Les dispositions du § 3 concernant le transit des militaires isolés seront appliquées également à ces trains.

Die deutschen Behörden sind verpflichtet, den polnischen Behörden die Abfahrt dieser Züge mindestens 24 Stunden vor ihrem Abgang anzumelden.

§ 5.

Während der Fahrt durch nicht deutsches Gebiet müssen die in den gemäß § 4 vorgesehenen Zügen mitgeführten blanken Waffen, Gewehre, Pistolen, Revolver sowie die dazugehörige Munition in hierfür besonders bestimmten und im Zuge gesondert rangierten Wagen aufbewahrt werden. Für diese Wagen stellt das Durchgangsland Begleitpersonal in Stärke von höchstens zwei Mann für den Wagen.

Die Personenwagen in diesem Zuge werden in einer Gruppe zusammengefaßt und von Zollbeamten gemäß Artikel 82 begleitet.

§ 6.

Für die Durchführung von Heeresgütern im allgemeinen sowie besonders für die Beförderung von Waffen und Munition, die gemäß § 4 vom Transport ausgeschlossen sind, kann wöchentlich ein „Militärgüterzug" in beiden Richtungen verkehren. Seine Absendung muß entsprechend § 4 Abs. 3 angemeldet werden.

§ 7.

Heeresgüter, die einer besonderen Ueberwachung oder Wartung bedürfen, können in diesen Zügen von deutschen Soldaten begleitet werden, deren Höchstzahl zwei für einen Pferdewagen sowie einen für einen Güterwagen beträgt.

Die Zollbehörden des Durchgangslandes haben in diesem Fall das Recht, ihre Kontrolle über diese Wagen durch ihre Beamten auszuüben, deren Zahl für je 10 Wagen zwei nicht übersteigen darf.

Die deutschen Begleitmannschaften können ihre blanken Waffen in den Zügen mitführen, die jedoch während der Fahrt durch nichtdeutsches Gebiet im Dienstwagen zu hinterlegen sind.

§ 8.

Um den Durchgangsverkehr von Urlaubern in Uniform und Zivil anläßlich des Weihnachts- und Osterfestes sicherzustellen, können Sonderzüge, die ausschließlich für Urlauber bestimmt sind, nach vorheriger Vereinbarung zwischen den deutschen und polnischen Eisenbahnbehörden verkehren. Die Bestimmungen im § 3 über den Durchgangsverkehr von Einzelreisenden in deutscher Militäruniform haben auch für diese Züge Gültigkeit.

§ 9.

Pour le maintien de l'ordre intérieur dans les trains en question, une escorte allemande composée d'un officier et de 10 soldats tout au plus pourra accompagner les trains prévus aux §§ 4 et 8. Cette escorte ne pourra garder que ses armes blanches et ses pistolets avec charge complète et chargeur de rechange contenu dans la gaine.

§ 10.

Les transports militaires prévus aux §§ 4, 6 et 8 s'effectueront en wagons fournis par l'Allemagne, avec des locomotives et un personnel polonais. Les locomotives seront livrées à cet effet conformément aux règles prévues par la présente Convention pour le transit civil.

§ 11.

Les trains militaires prévus par les §§ 4, 6 et 8 seront dirigés par la ligne Chojnice—Tczew—Marienburg.

En cas d'interruption de mouvement ou de difficultés qui pourraient se produire sur cette ligne, les transports s'effectueront sur une ligne à convenir entre les autorités ferroviaires intéressées.

§ 12.

Chaque train militaire de marchandises prévu par le § 6 devra être composé d'au moins 25 wagons chargés.

Dans le cas où le nombre des voyageurs, dans les trains militaires prévus par les §§ 4 et 8, serait inférieur à 400, le prix d'un nombre de billets de 3e classe, égal à la différence entre 400 et le chiffre des voyageurs, devra être remboursé par l'Allemagne.

Dans les trains mixtes prévus par le § 4 (pour militaires et biens militaires) la charge d'un wagon de marchandises sera considérée comme équivalente à 16 voyageurs pour l'application de l'alinéa ci-dessus.

Néanmoins pour faciliter à l'Allemagne la mise en route des trains prévus par le § 4, dans le cas où le nombre des militaires et la charge des biens militaires à transporter par ces trains seraient inférieurs au nombre indiqué ci-dessus, l'Allemagne pourra exceptionnellement y ajouter un certain nombre de wagons chargés de marchandises civiles en transit, jusqu'au nombre nécessaire pour exploiter la force de traction de la locomotive. Pour l'application du minimum de 400 voyageurs stipulé ci-dessus, la charge de chaque wagon de marchandises civiles sera également considérée comme équivalente à 16 voyageurs.

§ 9.

Zur Aufrechterhaltung der inneren Ordnung können die in §§ 4 und 8 genannten Züge von einem deutschen Wachtkommando in Stärke von 1 Offizier und bis zu 10 Mann begleitet werden. Das Wachtkommando darf außer den blanken Waffen seine geladenen Pistolen sowie die Munition der Pistolentasche bei sich tragen.

§ 10.

Die Militärtransporte gemäß §§ 4, 6 und 8 erfolgen in Wagen, die von Deutschland gestellt werden, jedoch mit polnischen Lokomotiven und polnischem Personal. Für die Lokomotivgestellung gelten die in diesem Abkommen für den öffentlichen Durchgangsverkehr vorgesehenen Bestimmungen.

§ 11.

Die in den §§ 4, 6 und 8 vorgesehenen Militärzüge werden über die Linie Konitz—Dirschau—Marienburg geleitet.

Falls auf dieser Linie Unterbrechungen oder Schwierigkeiten entstehen, erfolgen die Transporte auf einer zwischen den beteiligten Eisenbahnbehörden zu vereinbarenden Strecke.

§ 12.

Jeder „Militärgüterzug“ gemäß § 6 muß aus mindestens 25 beladenen Wagen zusammengesetzt sein.

Wenn die „Militärzüge“ gemäß §§ 4 und 8 nicht mindestens 400 Personen befördern, hat Deutschland für die fehlende Kopfzahl den Fahrpreis 3. Klasse zu vergüten.

Bei gemischten Zügen für Militärpersonen und Heeresgüter (vgl. § 4) werden im Sinne des vorstehenden Absatzes 16 Mannschaften gleich einem Güterwagen gerechnet.

Um jedoch Deutschland den Verkehr der im § 4 vorgesehenen Züge zu erleichtern, kann, falls die Anzahl der Militärpersonen und Heeresgüter, die mit ihnen zu befördern sind, den obigen Zahlen nicht entspricht, ausnahmsweise diesen Zügen auch eine gewisse Zahl von beladenen Güterwagen des öffentlichen Durchgangsverkehrs bis zur vollständigen Ausnutzung der Zugleistung der Lokomotive angefügt werden. Für die Berechnung der fehlenden Kopfzahl im Sinne der obigen Bestimmung wird jeder dieser mit Zivilgut beladenen Wagen ebenfalls gleich 16 Köpfen gerechnet.

Article 45.

Les mesures pour assurer la liaison entre les autorités intéressées, ainsi que les règles spéciales pour le transit des trains militaires, sont stipulées dans le Règlement d'application.

Article 46.

En cas d'une interruption des communications ferroviaires, télégraphiques et téléphoniques, l'Allemagne pourra se servir, dans le but de maintenir la liaison entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, d'automobiles isolées transportant chacune deux personnes en tenue militaire, munies seulement de leurs armes blanches, le mécanicien et son aide non compris. Ces automobiles ne seront soumises à aucune obligation de douane et de passeport, mais chacune devra être accompagnée d'un agent du pays de transit.

Les militaires allemands auront à se soumettre aux injonctions de ces agents ayant pour but d'assurer le service douanier ainsi que l'ordre public.

Lesdites automobiles suivront les routes prévues par la présente Convention pour la circulation des automobiles en transit.

Article 47.

Le transport des militaires et des biens militaires polonais à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule, est assuré à la Pologne strictement et dans les mêmes conditions que celles qui sont accordées à l'Allemagne par la présente Convention.

Les clauses stipulées ci-dessus et relatives aux transports militaires allemands seront appliquées par analogie aux transports militaires polonais.

La ligne Deutsch-Eylau-Marienburg est désignée comme ligne de transit.

Article 48.

Les frais de l'escorte et des convoyeurs incomberont à la partie expéditrice, conformément aux stipulations concernant le trafic en transit privilégié prévu par la présente Convention.

Article 49.

En tant que les dipositions du présent chapitre et du Règlement d'application n'en disposent pas autrement, les règles générales de la présente Convention concernant le transit civil sont applicables au transit militaire.

Les biens militaires transportés par voie d'eau seront soumis aux règles prévues pour le transport en transit des marchandises civiles aux chapitres V et VII de la présente Convention.

Artikel 45.

Die Maßnahmen zur Sicherstellung der Verbindung zwischen den beteiligten Behörden sowie die besonderen Bestimmungen über die Durchführung der Militärzüge sind in den Ausführungsbestimmungen festgelegt.

Artikel 46.

Falls die Eisenbahn- sowie die Telegraphen- und Fernsprechverbindungen unterbrochen sind, hat Deutschland das Recht, die Verbindung zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch einzelne Kraftwagen aufrechtzuerhalten. Diese Wagen dürfen nur mit je zwei Personen in Militäruniform besetzt sein, die nur ihre Seitenwaffe bei sich führen dürfen; der Wagenführer und sein Begleiter sind hierbei nicht eingerechnet. Diese Kraftwagen sind von jeder Zoll- und Paßpflicht befreit, müssen jedoch von einem Beamten des Durchgangslandes begleitet werden.

Die deutschen Militärpersonen haben den Weisungen dieser Beamten, soweit sie der Sicherstellung des Zolldienstes und der öffentlichen Ordnung dienen, zu entsprechen.

Die genannten Kraftwagen haben die Straßen zu benutzen, die durch das gegenwärtige Abkommen für den Kraftwagendurchgangsverkehr vorgesehen sind.

Artikel 47.

Der Verkehr polnischer Militärpersonen und Heeresgüter durch das deutsche Gebiet auf dem rechten Weichselufer wird Polen durchaus unter den gleichen Bedingungen gewährt, wie sie für Deutschland in dem gegenwärtigen Abkommen festgesetzt sind.

Die obigen Bestimmungen über den deutschen Militärverkehr finden sinngemäß Anwendung auf den polnischen Militärverkehr.

Als Durchgangsstrecke wird die Linie Dt.-Eylau—Marienburg bezeichnet.

Artikel 48.

Die Kosten, die durch Gestellung von Begleitpersonal entstehen, fallen dem Absendeland zur Last, entsprechend den Bestimmungen, die in dem gegenwärtigen Abkommen für den privilegierten Durchgangsverkehr vorgesehen sind.

Artikel 49.

Soweit nicht die Bestimmungen dieses Kapitels und seiner Ausführungsbestimmungen es anders vorsehen, finden die in diesem Abkommen niedergelegten allgemeinen Bestimmungen über den Zivildurchgangsverkehr auf den Militärverkehr Anwendung.

Insbesondere unterliegen die Heeresguttransporte auf Wasserstraßen den in Kapitel V und VII für den Zivilgüterverkehr vorgesehenen Bestimmungen.

Chapitre IV.

Postes, Télégraphes et Téléphones.

Article 50.

L'Allemagne aura le droit, conformément aux besoins de son trafic postal, d'expédier sur les parcours de chemins de fer destinés au transit privilégié entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, à travers le territoire cédé, des envois postaux de toute sorte dans ses propres wagons (wagons-poste et fourgons). Ce droit sera étendu au territoire de la Ville libre de Dantzig.

L'administration des postes allemande aura le droit de placer dans chaque train rapide et omnibus un wagon-poste allemand convoyé par des employés allemands. Les wagons-poste et fourgons clos seront transportés dans les trains de marchandises de grande vitesse, et — à défaut d'un tel train — dans les trains de marchandises ordinaires.

Article 51.

L'administration des postes polonaise aura le droit d'utiliser en même temps, sur les parcours polonais, pour le transport de ses envois postaux, les wagons-poste directs convoyés par des employés de poste allemands, en tenant compte de l'espace disponible. L'administration des postes de la Ville libre de Dantzig aura le même droit sur les parcours de la Ville libre.

Toutefois, l'administration des postes allemande ne sera pas tenue d'accrocher aux trains des wagons-poste, si les intérêts du trafic allemand ne l'exigent.

Article 52.

Dans chaque wagon-poste convoyé par des employés de poste allemands pourra voyager en même temps un fonctionnaire des postes polonais qui, le cas échéant, manipule simultanément le courrier polonais. Ce fonctionnaire polonais n'est pas autorisé à s'immiscer dans les affaires intérieures du service allemand. Il n'est pas permis audit employé des postes polonais d'examiner le chargement postal allemand. Toutefois il pourra, sans déranger les opérations de service allemandes, veiller à ce que dans les wagons-poste allemands ne soient pas transportés des objets n'entrant pas dans le cadre des envois postaux. Il ne sera permis aux employés allemands de transporter avec eux que des objets et des vivres nécessaires à leur usage personnel pendant le parcours à travers le territoire de transit.

Le fonctionnaire des postes polonais voyageant dans le wagon-poste allemand veillera à ce que les stipulations de l'article 54 soient observées. De plus, il représente le personnel des postes

Kapitel IV.

Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr.

Artikel 50.

Deutschland hat das Recht, durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet auf den Eisenbahnstrecken, die für den privilegierten Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland bestimmt sind, den Bedürfnissen seines Postverkehrs entsprechend Postsendungen jeder Art in eigenen Eisenbahnwagen (Post- oder Güterwagen) zu befördern. Dieses Recht erstreckt sich auch auf das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

In jedem Schnell- und Personenzuge hat die deutsche Postverwaltung das Recht, einen deutschen Bahnpostwagen mit deutscher Postbegleitung verkehren zu lassen. Die geschlossenen Post- und Güterwagen werden in Eilgüterzügen und, wenn ein solcher nicht verkehrt, in Güterzügen befördert.

Artikel 51.

Die polnische Postverwaltung hat das Recht, die durch deutsches Postpersonal begleiteten Bahnpostwagen für den Transport ihrer Sendungen auf den polnischen Strecken unter Berücksichtigung des verfügbaren Raumes zu benutzen. Die Postverwaltung der Freien Stadt Danzig hat ein gleiches Recht auf den Strecken der Freien Stadt Danzig.

Die deutsche Postverwaltung ist jedoch nicht verpflichtet, in die einzelnen Züge Postwagen einzustellen, wenn dies für die Interessen des deutschen Verkehrs nicht notwendig ist.

Artikel 52.

In jedem von deutschem Postpersonal begleiteten Bahnpostwagen kann ein polnischer Postbeamter mitfahren, welcher gegebenenfalls zugleich die polnische Post bearbeitet. Dieser Beamte hat nicht das Recht der Einmischung in die inneren deutschen Postdienstgeschäfte. Eine Revision der Postladung durch den mitfahrenden polnischen Beamten ist nicht gestattet. Er hat jedoch das Recht, ohne Störung des Dienstbetriebes darauf zu achten, daß Gegenstände, die nicht zu den Postgegenständen gehören, nicht befördert werden. Dem deutschen Postpersonal ist nur gestattet, Gegenstände und Lebensmittel zu ihrem persönlichen Gebrauch während der Fahrt durch das Durchgangsland mitzuführen.

Der mitfahrende polnische Postbeamte hat darüber zu wachen, daß die Bestimmungen des Artikel 54 beachtet werden. Ueberdies vertritt er das deutsche Postpersonal vor den polnischen und Danziger Be-

allemand devant les autorités polonaises et dantzikoises. Il sera tenu de faire constater par écrit, par les employés allemands, les irrégularités relevées par lui, et d'en faire seulement un rapport à ses chefs en s'abstenant de tout empiètement dans les affaires du personnel allemand.

La Ville libre de Dantzig aura également le droit de faire convoyer par ses propres agents postaux les wagons-poste allemands à travers le territoire dantzikois. Les dispositions stipulées au présent article, concernant les convoyeurs polonais, seront également à appliquer aux convoyeurs dantzikois.

hörden. Er soll von ihm bemerkte Unregelmäßigkeiten sich von den deutschen Beamten schriftlich anerkennen lassen und lediglich eine Anzeige an seine vorgesetzte Behörde machen, sich aber jeglichen Eingriffs in die Geschäfte des deutschen Personals enthalten.

Auch der Freien Stadt Danzig soll das Recht der Begleitung der deutschen Bahnposten auf ihren Gebietsstrecken durch eigene Beamte zustehen. Für die Danziger Begleitbeamten gelten dieselben Bestimmungen, wie sie in diesem Artikel für die polnischen Begleiter festgelegt sind.

Article 53.

L'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise est tenue de transporter, d'après ses instructions générales des chemins de fer, les wagons-poste et fourgons clos reçus de l'administration des chemins de fer allemande et plombés par les bureaux postaux et douaniers allemands.

Artikel 53.

Die polnische oder Danziger Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, nach ihren allgemeinen Eisenbahnvorschriften die von der deutschen Eisenbahnverwaltung übernommenen geschlossenen Post- und Güterwagen zu befördern, die durch die deutschen Post- und Zollstellen plombiert sind.

Article 54.

Les boîtes aux lettres des wagons-poste allemands devront rester fermées sur le territoire polonais et dantzikois. Les fonctionnaires des postes allemands ne devront pas non plus se mettre en communication, sur le territoire de transit, avec le public. Il leur est défendu de quitter les wagons-poste et de recevoir ou de livrer aucun objet pendant le séjour en territoire polonais ou dantzikois. Un échange quelconque de courrier ou de colis postaux sur le territoire de transit ne pourra avoir lieu qu'après un accord entre les administrations locales intéressées, et uniquement par l'intermédiaire du fonctionnaire des postes polonais ou dantzikois voyageant dans les wagons-poste allemands.

Artikel 54.

Die Briefkasten der deutschen Bahnpostwagen sind auf polnischem und Danziger Gebiet geschlossen zu halten, auch dürfen die deutschen Postbeamten auf dem Gebiet des Durchgangslandes mit dem Publikum nicht in Berührung treten. Es ist ihnen verboten, den Bahnpostwagen zu verlassen und einen Austausch von Sachen während des Aufenthalts auf polnischem oder Danziger Gebiet vorzunehmen. Eine Auswechselung von Posten oder Postpaketen auf dem Gebiet des Durchgangslandes hat nur nach Verabredung zwischen den beteiligten lokalen Postverwaltungen und ausschließlich durch Vermittlung des in den deutschen Postwagen mitfahrenden polnischen oder Danziger Beamten zu erfolgen.

Article 55.

Le transport du personnel (voir article 50) convoyant les wagons-poste allemands est gratuit.

Artikel 55.

Die Beförderung des Begleitpersonals der deutschen Bahnpostwagen (Artikel 50) ist frei.

Article 56.

Les ambulants allemands devront être pourvus d'une attestation du bureau des postes ambulant allemand, libellée en langues allemande et polonaise et indiquant le nombre des fonctionnaires autorisés à voyager pour le service dans chaque wagon-poste allemand.

Artikel 56.

Die deutschen Bahnposten müssen eine Bescheinigung des vorgesetzten Bahnpostamts in deutscher und polnischer Sprache darüber mitführen, wieviel Beamte in jedem deutschen Bahnpostwagen dienstlich mitfahren dürfen.

Article 57.

Seront transportés dans les wagons-poste allemands transitant à travers le territoire polonais et dantzikois les envois postaux suivants de toute sorte:

Artikel 57.

In den deutschen Bahnpostwagen sollen beim Durchgang durch polnisches und Danziger Gebiet folgende Postsachen jeder Art befördert werden:

a) les envois postaux en provenance de la Prusse Orientale et à destination du reste de l'Allemagne et *vice versa*;

b) les envois postaux en provenance de l'étranger et à destination de l'Allemagne (y compris la Prusse Orientale) et *vice versa*;

Le transport dans les wagons-poste des „dépêches" de transit de toute sorte en provenance de l'étranger et à destination de l'étranger fera l'objet d'un accord préalable entre les administrations des postes allemande et polonaise.

Article 58.

Dans le cas où un wagon-poste allemand ne serait pas accroché à un train privilégié, le personnel polonais ou dantzikois du chemin de fer pourra, après accord entre les administrations locales, être chargé du transport, à travers le territoire polonais et dantzikois, des sacs de lettres accompagnés d'une lettre de voiture.

Article 59.

Pour le transport à travers le territoire polonais des wagons allemands en transit (wagons-poste et fourgons), y compris les envois postaux (voir article 57 *a* et *b*), ainsi que des objets d'équipement des wagons-poste et des convoyeurs allemands, les redevances devront être versées à l'administration des postes polonaises d'après un taux fixé dans le règlement d'application par essieu-kilomètre des wagons-poste ou fourgons. Le dit taux devra comprendre les frais du convoiement des wagons-poste ambulants allemands, ainsi que la prime pour les risques de la responsabilité prévue à l'article 60.

En tant que l'administration des chemins de fer de la Ville libre de Dantzig participera au transit postal allemand, cette administration recevra également des taxes par essieu-kilomètre, telles qu'elles sont stipulées dans le Règlement d'application.

Article 60.

L'administration des postes allemande est responsable des envois postaux transportés dans les wagons allemands convoyés par des employés des postes allemands, à moins qu'une faute puisse être imputée à l'administration des chemins de fer exploitante.

En cas d'accident de chemin de fer, l'administration exploitante sera responsable en ce qui concerne les agents des postes ainsi que les envois postaux et les wagons-poste, dans la même mesure que pour les voyageurs, pour les marchandises et pour les wagons de chemin de fer.

a) Postsendungen von Ostpreußen nach dem übrigen Deutschland und in umgekehrter Richtung;

b) Postsendungen vom Auslande nach Deutschland (einschließlich Ostpreußen) und in umgekehrter Richtung.

Die Beförderung von Durchgangskartenschlüssen jeder Art vom Ausland nach dem Ausland in den deutschen Bahnpostwagen unterliegt der vorherigen Verabredung zwischen der deutschen und der polnischen Postverwaltung.

Artikel 58.

Falls in einen privilegierten Zug ein deutscher Bahnpostwagen nicht eingestellt wird, können dem polnischen oder Danziger Eisenbahnpersonal nach Verabredung zwischen den Lokalverwaltungen Briefbeutel auf Grund eines Ladezettels zur Beförderung durch polnisches und Danziger Gebiet mitgegeben werden.

Artikel 59.

Für die Beförderung der durchlaufenden deutschen Eisenbahnwagen (Post- und Güterwagen), einschließlich der Postsendungen (Artikel 57 a und b), der Wagenausstattungsgegenstände und des deutschen Postpersonals durch polnisches Gebiet sind an die polnische Postverwaltung Gebühren nach einem in den Ausführungsbestimmungen festgesetzten Sätze für den Wagenachskilometer der Post- oder Güterwagen zu zahlen. Dieser Satz wird auch die Kosten der Begleitung der deutschen Bahnposten und die Gefahrenprämie für die nach Artikel 60 zu übernehmende Ersatzpflicht umfassen.

Soweit die Danziger Eisenbahnverwaltung am deutschen Posttransit teilnimmt, werden dieser Verwaltung ebenfalls Gebühren nach Sätzen für den Achskilometer, wie in den Ausführungsbestimmungen festgesetzt ist, gezahlt.

Artikel 60.

Die deutsche Postverwaltung ist für die Postsendungen, die in deutschen, von deutschem Personal begleiteten Wagen befördert werden, verantwortlich, soweit nicht ein Verschulden der den Eisenbahnbetrieb führenden Verwaltung vorliegt.

Bei Eisenbahnunfällen haftet die betriebführende Verwaltung für die Postbeamten, die Postsendungen und die Wagen in demselben Maße, wie für Reisende, Güter und Eisenbahnwagen.

L'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise sera responsable vis-à-vis de l'administration des postes allemande des envois postaux transportés dans les wagons allemands clos, au même degré qu'elle est responsable, d'après ses règlements, vis-à-vis des administrations des postes polonaise ou dantzikoise.

Si des colis postaux recommandés ou à valeur déclarée sont transportés dans les wagons-poste ou fourgons clos, la responsabilité des administrations des chemins de fer polonaise ou dantzikoise ne pourra dépasser celle qui lui incombe pour des colis ordinaires expédiés par chemins de fer.

La Pologne et la Ville libre de Dantzig ne seront pas tenues de payer une indemnité pour la perte ou la spoliation des sacs de lettres transportés par l'intermédiaire des agents de chemins de fer polonais ou dantzikois.

En cas de transbordement d'envois postaux allemands effectué par suite de dételage d'un wagon-poste allemand convoyé, la responsabilité pour les envois postaux allemands passera à l'administration des postes polonaise ou dantzikoise, si, après remise faite, le personnel des postes polonais ou dantzikois continue à transporter les envois allemands. L'administration des postes polonaise ou dantzikoise, sera dans ce cas, tenue à payer une indemnité à fixer dans les mêmes limites et d'après les mêmes prescriptions selon lesquelles l'administration postale allemande est responsable vis-à-vis des expéditeurs.

Article 61.

Si, pendant la route de transit, un wagon-poste allemand devient inutilisable, soit à la suite d'un échauffement, soit pour d'autres raisons, l'administration polonaise ou dantzikoise (administration des postes ou des chemins de fer) aura aussitôt à pourvoir au remplacement dudit wagon au mieux des intérêts du service postal.

Article 62.

Le trafic télégraphique et téléphonique de transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne sera effectué à l'aide des lignes directes appropriées.

Les numéros des fils destinés à ce service sont fixés par le Règlement d'application; les administrations des postes et télégraphes intéressées pourront convenir de l'échange de certains fils contre d'autres.

Dès que l'Allemagne sera en mesure de pourvoir à ses besoins par d'autres voies, elle renoncera à utiliser une partie correspondante des lignes polonaises et dantzikoises mises à sa disposition.

Die Ersatzpflicht der polnischen oder Danziger Eisenbahnverwaltung gegenüber der deutschen Postverwaltung für die in geschlossenen Wagen beförderten Postsendungen tritt in demselben Umfange ein, in dem diese Eisenbahnverwaltungen nach ihren Vorschriften der polnischen oder Danziger Postverwaltung gegenüber Ersatz leisten.

Werden in den verschlossenen Wagen eingeschriebene Pakete oder Pakete mit Wertangabe befördert, so haftet die polnische oder Danziger Eisenbahnverwaltung für sie nicht in höherem Maße als für gewöhnliches Eisenbahnstückgut.

Für die durch polnisches oder Danziger Zugpersonal zur Beförderung übernommenen Briefbeutel wird von Polen und der Freien Stadt Danzig keine Ersatzpflicht übernommen.

Beim Umladen deutscher Postsendungen infolge Aussetzens eines deutschen Bahnpostwagens mit Begleitung geht die Verantwortlichkeit für deutsche Postsendungen auf die polnische oder Danziger Postverwaltung über, wenn die Weiterbeförderung nach Uebergabe durch polnisches oder Danziger Postpersonal erfolgt. Die polnische oder Danziger Postverwaltung leisten in diesem Falle Ersatz in denselben Grenzen und nach denselben Vorschriften, wie die deutsche Postverwaltung den Absendern Ersatz leisten muß.

Artikel 61.

Wird im Durchgangsverkehr ein deutsches Postfahrzeug laufunfähig, sei es durch Heißlaufen, sei es aus anderen Gründen, so wird von der polnischen oder Danziger Verwaltung (Post- oder Eisenbahnverwaltung), zum Vorteil der Postinteressen sofort für Ersatz des Wagens gesorgt.

Artikel 62.

Der Durchgangs-Telegraphen- und -Fernsprechverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland wird auf geeigneten direkten Linien vermittelt.

Durch die Ausführungsbestimmungen werden die Nummern der Leitungen, welche diesem Verkehr dienen sollen, festgestellt. Im gemeinsamen Einverständnis zwischen den beteiligten Post- und Telegraphenverwaltungen kann ein Austausch einzelner Leitungen gegen andere stattfinden.

Soweit Deutschland in der Lage ist, auf anderen Wege Ersatz zu schaffen, wird deutscherseits auf die Benutzung eines Teils der zur Verfügung gestellten polnischen und Danziger Leitungen verzichtet.

Article 63.

Le trafic télégraphique et téléphonique de transit comprend:

a) les télégrammes et les conversations téléphoniques en provenance de la Prusse Orientale et à destination du reste de l'Allemagne et *vice versa*.

b) les télégrammes en provenance de l'étranger à destination de l'Allemagne (y compris la Prusse Orientale) et *vice versa*.

Article 64.

Pour l'usage de chaque fil télégraphique, y compris son entretien, l'Allemagne payera à la Pologne une indemnité forfaitaire calculée sur la base de 5000 mots par jour et se montant pour chaque mot au cinquième du tarif télégraphique en vigueur en Allemagne pour un mot. Quant au circuit téléphonique (deux fils unis) la même rétribution que pour un fil télégraphique lui sera appliquée. Le payement se fera par trimestre en monnaie allemande.

Cette indemnité forfaitaire comprendra l'indemnité pour l'usage et pour l'entretien des fils se trouvant sur le territoire polonais, ainsi que, le cas échéant, des fils se trouvant sur le territoire dantzikois, appartenant à la Pologne ou administrés par elle.

Quant aux fils se trouvant sur le territoire de la Ville libre de Dantzig et appartenant à l'administration des télégraphes dantzikoise l'Allemagne remboursera à la Ville libre de Dantzig les frais d'entretien effectifs.

Les remboursements à verser en monnaie dantzikoise à la Ville libre de Dantzig comprendront tant l'usage des fils que leur entretien.

Article 65.

Les dispositions de l'article 64 concernant l'indemnité forfaitaire pour l'usage, y compris l'entretien, des fils télégraphiques et téléphoniques employés au transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, seront soumises chaque année à une revision, sur la demande de l'Allemagne ou de la Pologne.

Les taux ainsi modifiés seront applicables dès le commencement de chaque année budgétaire (1er avril); la demande de revision doit être présentée au plus tard un trimestre avant le 1er avril.

Article 66.

Les dispositions du présent chapitre (IV) seront appliquées d'une manière analogue au trafic postal, télégraphique et téléphonique de la Pologne avec la Ville libre de Dantzig à travers le territoire allemand sur la rive droite de la Vistule, tel qu'il est spécifié à l'article 96 du Traité de Versailles.

Artikel 63.

Der Durchgangs-Telegraphen- und -Fernsprechverkehr umfaßt:

a) Telegramme und Ferngespräche von Ostpreußen nach dem übrigen Deutschland und in umgekehrter Richtung;

b) Telegramme vom Auslande nach Deutschland (einschließlich Ostpreußen) und in umgekehrter Richtung.

Artikel 64.

Für die Benutzung einschließlich Unterhaltung jeder Telegraphenleitung zahlt Deutschland an Polen eine Pauschvergütung, welche in der Weise festgestellt wird, daß täglich 5000 Wörter und für jedes Wort ein Fünftel des innerhalb Deutschlands gültigen Telegrammworttarifs zu berechnen sind. Für jede Fernsprechdoppelleitung wird die gleiche Vergütung wie für eine Telegraphenleitung berechnet. Die Zahlung erfolgt vierteljährlich in deutschem Gelde.

In dieser Pauschvergütung ist die Vergütung für die Benutzung und Unterhaltung der Leitungen auf polnischem Gebiet inbegriffen, ebenso gegebenenfalls der Leitungen auf Danziger Gebiet, die Polen gehören oder von ihm verwaltet werden.

Hinsichtlich der Leitungen, die sich auf Danziger Gebiet befinden und der Danziger Telegraphenverwaltung unterstehen, wird Deutschland der Freien Stadt Danzig die wirklichen Unterhaltungskosten vergüten.

Die an die Freie Stadt Danzig in Danziger Währung zu zahlenden Vergütungen umfassen sowohl Benutzung wie Unterhaltung der Leitungen.

Artikel 65.

Die Bestimmungen des Artikels 64 über die Pauschvergütung für die Benutzung einschließlich Unterhaltung der für den Telegraphen- und Fernsprechverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland bestimmten Leitungen werden auf Antrag Deutschlands oder Polens jährlich einer Revision unterzogen.

Die so abgeänderten Sätze sind von Beginn des Rechnungsjahres ab (1. April) anzuwenden. Der Revisionsvertrag ist spätestens ein Vierteljahr vor dem 1. April zu stellen.

Artikel 66.

Die vorstehenden Bestimmungen des Kapitels IV sind sinngemäß auch auf den Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr Polens mit der Freien Stadt Danzig durch deutsches Gebiet auf dem rechten Weichselufer, wie es im Artikel 96 des Vertrages von Versailles festgelegt ist, anzuwenden.

Chapitre V.

Navigation.

Article 67.

Le libre transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne par eau s'étend à toutes les voies navigables et flottables se trouvant sur le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, sur le territoire dantzikois, ainsi que sur les eaux territoriales polonaises et dantzikoises. Il comprend toute espèce de navires, à savoir: les chalands, radeaux, remorqueurs, convois, vapeurs et bateaux de toute catégorie ainsi que leur chargement, à l'exclusion des bâtiments de guerre.

Au transit par les voies d'eau ne seront admis que les chalands, remorqueurs, vapeurs, bateaux de toute catégorie, domiciliés soit dans un des ports allemands, soit dans un des ports polonais, ou soit dans un des ports dantzikois. Toutefois, la Pologne et la Ville libre de Dantzig pourront admettre, au transit, sur la demande de l'Allemagne, des navires domiciliés dans d'autres ports.

Quant aux radeaux, seront admis au transit tous les radeaux se rendant de la Prusse Orientale dans le reste de l'Allemagne et *vice versa*.

Article 68.

Sur le parcours il ne pourra être perçu des taxes d'aucune autre espèce que les taxes ayant un caractère de rétribution, et destinées exclusivement à couvrir d'une manière équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration des vois d'eau et de leur accès, ou destinées à subvenir à des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation. Le tarif en sera calculé d'après ces frais et dépenses, et sera affiché dans les ports. Le Gouvernement allemand sera avisé dans le plus bref délai possible, par voie diplomatique, de chaque modification apportée au tarif avant la mise en vigueur de cette modification.

Article 69.

Les certificats des mécaniciens, des chauffeurs et des bateliers ainsi que les certificats des chaudières, délivrés par les pays bénéficiaires du droit de transit, seront reconnus valables par les autorités du pays transitaire.

Quant aux bataliers, au personnel d'équipe et aux membres des familles de ces personnes, occupés au transport en transit et séjournant passagèrement dans le pays transitaire, leurs droits et obligations personnels de caractère public (spécialement en ce qui concerne des impôts directs et la prévoyance sociale), seront réglés durant ce séjour d'après les lois du pays bénéficiaire du droit de transit.

Kapitel V.

Schiffahrt.

Artikel 67.

Der freie Durchgangsverkehr zu Wasser zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland erstreckt sich auf alle schiffbaren und flößbaren Wasserstraßen des von Deutschland an Polen abgetretenen und des Danziger Gebiets sowie auf die polnischen und Danziger Hoheitsgewässer. Er umfaßt alle Arten von Wasserfahrzeugen, wie Kähne, Flöße, Schlepper, Schleppzüge, Dampfer und Schiffe aller Art, einschließlich ihrer Ladung, mit Ausnahme von Kriegsfahrzeugen.

Im Durchgangsverkehr zu Wasser werden nur Kähne, Schlepper, Dampfer und Schiffe aller Art zugelassen, die in einem deutschen, polnischen oder Danziger Hafen beheimatet sind. Indessen können Polen und die Freie Stadt Danzig auf Antrag Deutschlands auch in anderen Häfen beheimatete Schiffe zum Durchgangsverkehr zulassen.

Dagegen sind alle Flöße, die zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland und umgekehrt verkehren, zum Durchgangsverkehr zugelassen.

Artikel 68.

Auf der Durchfahrt dürfen nur Abgaben erhoben werden, die den Charakter von Gebühren tragen und ausschließlich dazu bestimmt sind, in angemessener Weise die Kosten für die Unterhaltung der Wasserwege und ihrer Zugänge in schiffbarem Zustande oder für ihre Verbesserung zu decken oder aber als Kostenbeitrag zu den im Interesse der Schiffahrt gemachten Aufwendungen zu dienen. Der auf Grund dieser Kosten und Aufwendungen berechnete Tarif wird in den Häfen zum Aushang gebracht. Die Deutsche Regierung wird in möglichst kurzer Frist auf diplomatischem Wege von jeder Abänderung des Tarifes in Kenntnis gesetzt, ehe eine solche in Kraft tritt.

Artikel 69.

Die Zeugnisse der Maschinisten, Heizer und Schiffsführer, welche von dem durchgangsberechtigten Land ausgestellt sind, sowie die Kessel-Zulassungsbescheinigungen werden von den Behörden des Durchgangslandes als gültig anerkannt.

Für die Schiffsführer, die Schiffsmannschaft und deren Familienangehörige, die im Durchgangsverkehr beschäftigt sind und sich vorübergehend im Durchgangsland aufhalten, gelten hinsichtlich ihrer persönlichen Rechte und Pflichten öffentlich-rechtlichen Charakters (insbesondere hinsichtlich der direkten Steuern und der sozialen Versicherung) während dieses Aufenthalts die Gesetze des durchgangsberechtigten Landes.

Dans le cas où ces personnes exerceraient pendant ce séjour encore une autre profession dans le pays de transit, elles seraient soumises pour leur autre profession, aux lois du pays de transit.

Ueben diese Personen während ihres Aufenthalts in dem Durchgangslande noch ein anderes Gewerbe aus, so gelten für dieses die Gesetze des Durchgangslandes.

Article 70.

Les navires mentionnés à l'article 67 ne pourront aborder qu'aux endroits où un service de douane ou un bureau de police aura été établi; la liste de ces endroits sera communiquée au Gouvernement allemand dans les deux mois après la mise en vigueur de la présente Convention. Les modifications à apporter dans cette liste à l'avenir seront communiquées au Gouvernement allemand dans le plus bref délai possible. Pour des raisons importantes, les bateaux pourront aborder dans d'autres endroits; un règlement spécial de douane et de passeports fixera la façon de procéder dans ce cas.

Pour l'application des règlements de la police de navigation, ainsi que pour toutes autres raisons importantes, l'équipage des radeaux pourra procéder à leur composition ou décomposition.

Le halage sur les rives y appropriées pourra se faire sans avertissement spécial à la police. Les prescriptions policières concernant le halage devront être observées.

Artikel 70.

Die im Artikel 67 aufgeführten Schiffe dürfen nur an solchen Orten anlegen, in denen ein Zolldienst eingerichtet oder eine Polizeibehörde vorhanden ist; die Liste dieser Orte wird der Deutschen Regierung innerhalb zweier Monate nach Inkrafttreten dieses Abkommens bekanntgegeben. Spätere Aenderungen an dieser Liste sind der Deutschen Regierung in möglichst kurzer Zeit mitzuteilen. Aus wichtigen Gründen können die Fahrzeuge auch an anderen Stellen anzulegen; für diesen Fall werden besondere Zoll- und Paßvorschriften festgelegt.

Wenn schiffahrtspolizeiliche Bestimmungen dies vorschreiben und aus allen anderen wichtigen Gründen kann die Bemannung der Flöße diese auseinandernehmen und wieder zusammensetzen.

Das Treideln auf den hierfür geeigneten Ufern ist ohne besondere Benachrichtigung der Polizei erlaubt, jedoch müssen die hierfür bestehenden Polizeivorschriften befolgt werden.

Article 71.

Le transbordement en cours de route des marchandises en transit ne pourra être effectué que dans les endroits qui seront fixés par les administrations polonaises ou dantzikoises. La liste de ces endroits sera communiquée par le Gouvernement polonais au Gouvernement allemand, au plus tard deux mois après la mise en vigueur de la présente Convention. Les modifications à apporter dans cette liste à l'avenir seront communiquées au Gouvernement allemand dans le plus bref délai possible. Le transbordement mentionné ci-dessus sera soumis au contrôle de la douane, dont les frais incomberont au batelier.

Artikel 71.

Der Warenumschlag darf während der Durchfahrt nur an den Orten vorgenommen werden, die dazu von der polnischen oder Danziger Verwaltung ausdrücklich bestimmt werden. Die Liste dieser Orte wird der Deutschen Regierung von der Polnischen Regierung spätestens zwei Monate nach Inkrafttreten dieses Abkommens bekanntgegeben. Spätere Aenderungen an dieser Liste werden der Deutschen Regierung in möglichst kurzer Zeit mitgeteilt. Dieser Umschlag unterliegt der Zollaufsicht; die Kosten hierfür hat der Schiffer zu tragen.

Article 72.

La procédure à suivre dans le cas d'urgence où les personnes mentionnées à l'article 69 seraient obligées de retourner à leur domicile, est fixée dans le Règlement d'application.

Artikel 72.

Das Verfahren in denjenigen dringlichen Fällen, in denen die im Artikel 69 erwähnten Personen an ihren Wohnsitz zurückkehren müssen, ist durch die Ausführungsbestimmungen geregelt.

Article 73.

Tant qu'en Pologne, en Allemagne et sur le territoire de la Ville libre de Dantzig le rationnement des vivres indispensables subsistera, les bateliers allemands transitant en Pologne ou sur le territoire de la Ville libre de Dantzig, et les bateliers polonais et dantzikois transitant en Allemagne seront traités, en ce qui concerne le

Artikel 73.

Solange in Polen, Deutschland und in dem Gebiet der Freien Stadt Danzig die Rationierung der Lebensmittel aufrechterhalten wird, werden die deutschen Schiffer beim Durchgang durch Polen und Danzig und die polnischen und Danziger Schiffer beim Durchgang durch Deutschland in bezug auf die Grundsätze und das Verfahren bei der Zuteilung der

mode d'allocation des vivres ainsi que le prix, la quantité et la qualité des vivres alloués, de la même façon que les bateliers du pays de transit.

Article 74.

La question de l'administration de la rivière Netze-Noteć sur son parcours limitrophe fera l'objet d'un arrangement ultérieur, qui sera conclu dans le plus bref délai possible.

Chapitre VI.

Automobiles et Motocyclettes.

Article 75.

Le transit en automobiles et en motocyclettes se fera sur les routes que les pays de transit destineront à la traversée. Le choix de ces routes correspondra aux besoins du trafic.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer mutuellement la liste des routes destinées à la traversée, au plus tard deux mois après la ratification de la présente Convention.

Les modifications apportées à cette liste à l'avenir seront communiquées aux autres Parties contractantes dans le plus bref délai possible.

Article 76.

Le bureau douanier d'entrée fournira pour les automobiles et motocyclettes, au moment où elles franchiront la frontière, des marques spéciales à porter par celles-ci pendant la traversée. En outre, le chauffeur recevra un certificat de passage, dans lequel la route à suivre sera indiquée. Les marques et les certificats devront être remis au bureau douanier de sortie.

Article 77.

Les automobiles et motocyclettes seront soumises aux taxes de péage dans la mesure où ces taxes frappent également la circulation à l'intérieur du pays de transit.

Chapitre VII.

Douane.

Trafic Ferroviaire.

Article 78.

Les administrations douanières et ferroviaires des Hautes Parties contractantes se seconderont réciproquement dans toutes les questions ayant rapport au transit, en se fournissant des renseignements et en procédant à des recherches sur demande de l'autre Partie. La correspondance qui en résultera s'effectuera sans aucun intermédiaire entre les administrations compétentes.

Lebensmittel sowie hinsichtlich des Preises, der Menge und der Güte der ihnen hiernach zustehenden Lebensmittel ebenso behandelt wie die Schiffer des Durchgangslandes.

Artikel 74.

Soweit der Netzefluß die Grenze zwischen Deutschland und Polen bildet, soll über die sich hierbei ergebenden Verwaltungsfragen sobald als möglich ein besonderes Uebereinkommen geschlossen werden.

Kapitel VI.

Kraftwagen und Kraftfahrräder.

Artikel 75.

Der Durchgangsverkehr mit Kraftwagen und Kraftfahrrädern vollzieht sich auf den Straßen, welche die vertragschließenden Teile zu diesem Zwecke bestimmen. Die Wahl dieser Straßen soll sich den Bedürfnissen des Verkehrs anpassen.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, spätestens zwei Monate nach Ratifikation des gegenwärtigen Abkommens sich gegenseitig eine Liste der für die Durchfahrt bestimmten Straßen zu übermitteln.

Aenderungen dieser Liste werden dem Vertragsgegner in möglichst kurzer Frist mitgeteilt.

Artikel 76.

Das Eingangszollamt kennzeichnet die Kraftwagen und Kraftfahrräder beim Grenzübergang in besonderer Weise; diese Kennzeichen sind während der ganzen Durchfahrt mitzuführen. Außerdem wird dem Fahrer eine Durchgangsbescheinigung ausgehändigt, in welcher die einzuhaltende Strecke bezeichnet ist. Kennzeichen und Durchgangsbescheinigung sind dem Ausgangszollamt zurückzugeben.

Artikel 77.

Kraftwagen und Kraftfahrräder sind brücken- und wegegeldpflichtig, soweit derartige Abgaben im inneren Verkehr des Durchgangslandes erhoben werden.

Kapitel VII.

Zollwesen.

Eisenbahnverkehr.

Artikel 78.

Die Zoll- und Eisenbahnbehörden der vertragschließenden Teile werden sich in allen den Durchgangsverkehr betreffenden Fragen durch Erteilung von Auskünften und Vornahme von Ermittlungen auf Ersuchen des anderen Teils gegenseitig unterstützen. Der hieraus entstehende Schriftverkehr findet unmittelbar zwischen den Direktivbehörden statt.

Article 79.

Le trafic de transit sera soumis à la surveillance douanière du pays de transit. Il sera procédé à l'expédition douanière immédiatement après l'arrivée de tout train prévu par l'horaire des chemins de fer. Les scellés douaniers des Hautes Parties contractantes seront reconnus mutuellement.

Artikel 79.

Der Durchgangsverkehr wird im Durchgangslande unter Zollaufsicht genommen. Die Zollabfertigung erfolgt sofort nach der Ankunft eines jeden im Fahrplan vorgesehenen Zuges. Die Zollverschlüsse der vertragschließenden Teile werden gegenseitig anerkannt.

Article 80.

Le trafic en transit est soumis aux règlement douaniers généraux en vigueur dans chaque pays pour autant qu'ils ne sont pas contraires aux dipositions de la présente Convention.

Artikel 80.

Der Durchgangsverkehr unterliegt den allgemeinen Zollvorschriften des Durchgangslandes, soweit sie den Bestimmungen dieses Abkommens nicht widersprechen.

Article 81.

Les personnes en transit et leurs bagages sont exempts de tous droits de douane ou autres droits analogues, à l'exception des sommes déboursées par les administrations ferroviaires. Les trains rapides et omnibus servant au transit privilégié, et les parties de trains affectées à ce même service, doivent être composés exclusivement de voitures à couloir.

Artikel 81.

Die Personen und ihr Gepäck bleiben im Durchgangsverkehr von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben frei, mit Ausnahme von baren Auslagen der Eisenbahnverwaltungen. Schnell- und Personenzüge im privilegierten Durchgangsverkehr und die dafür bestimmten Zugteile müssen ausschließlich aus D-Wagen gebildet sein.

Article 82.

Les trains ou parties de trains mentionnés à l'article 81 seront convoyés par des fonctionnaires de la douane du pays de transit. Les frais de convoiement incombent au pays expéditeur conformément aux dispositions du règlement d'application de cet article.

En principe, le convoiement est assuré, sur le territoire polonais, par les agents de la douane polonaise et, sur le territoire dantzikois, par les fonctionnaires de la douane dantzikoise.

Artikel 82.

Die im Artikel 81 genannten Züge oder Zugteile werden durch Zollorgane des Durchgangslandes begleitet. Die Kosten der Begleitung trägt das Versandland gemäß den Ausführungsbestimmungen zu diesem Artikel.

Die Begleitung erfolgt grundsätzlich auf dem polnischen Gebiet durch die polnischen, auf dem Danziger Gebiet durch die Danziger Zollbeamten.

Article 83.

Les marchandises contenues dans les wagons en transit, y compris les wagons-poste, traverseront le territoire étranger libres de tous droits de douane ou autres droits analogues, à l'exception des sommes déboursées par les administrations ferroviaires.

Artikel 83.

Güter in durchgehenden Wagen, einschließlich Postwagen, durchlaufen das fremde Gebiet frei von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben mit Ausnahme von baren Auslagen der Eisenbahnverwaltungen.

Article 84.

Dans la mesure du possible, les wagons ou les marchandises seront mis sous scellé douanier. Aucune autre formalité de douane ne doit être remplie.

Artikel 84.

Wagen oder Güter sind unter Zollverschluß zu nehmen, soweit dies möglich ist. Eine weitere Zollbehandlung findet nicht statt.

Article 85.

Il est interdit de procéder à des chargements ou à des déchargements ou de compléter des chargements dans le pays de transit. Toutefois, les administrations ferroviaires seront autorisées à effectuer tous les transbordements éventuellement nécessaires.

Artikel 85.

Aus-, Ein- und Hinzuladen auf fremdem Gebiet ist verboten. Etwa notwendige Umladungen auf fremdem Gebiet durch die Eisenbahnverwaltungen sind zulässig.

Trafic par Eau.

Article 86.

Les marchandises et tous les navires mentionnés à l'article 67 qui traverseront en transit les voies navigables et flottables ainsi que les eaux territoriales appartenant à la Pologne ou à la Ville libre de Dantzig, seront exempts de tous droits de douane ou autres droits analogues.

L'embarquement ou le débarquement de passagers, le chargement ou le déchargement de marchandises seront interdits en cours de route.

Les navires qui, dans le pays de sortie, ont été soumis aux formalités douanières applicables au transit sans transbordement, ne pourront effectuer des transbordements, des allègements ou des transbordements à d'autres moyens de transport que dans les cas de nécessité, ou pour des raisons qui rendent le trajet impossible (condition des cours d'eau, glace, barrages des écluses).

Les navires dont la cargaison doit subir un transbordement à d'autres vaisseaux ou à d'autres moyens de transport pendant le trajet sur les cours d'eau indiqués, ne tombent pas sous le coup des dispositions du présent chapitre, mais ils restent soumis aux prescriptions douanières générales.

Article 87.

La cargaison des navires naviguant en transit sans transbordement sera, au choix du batelier, ou mise sous scellé douanier, ou convoyée par les agents de douane.

Lorsque, dans certains cas donnés, la mise sous scellé douanier n'est pas possible et si le batelier ne désire pas le convoiement douanier, il doit faire garantir le payement du montant des droits de douane et de monopole.

Article 88.

Les marchandises soumises à des droits de douane dans le pays de transit seront toujours traitées conformément aux dispositions de l'article précédent.

Il en est de même des marchandises qui sont libres de droits de douane, mais qui sont soumises de la part du pays de transit à une défense d'importation ou d'exportation. Si, dans ces cas, le régime de la garantie est adopté, la fixation du montant de la garantie à verser sera laissée à l'estimation du bureau-frontière de douane; toutefois, le montant de la garantie à fournir ne pourra pas excéder 30 % de la valeur commerciale des marchandises.

Les marchandises qui sont soumises dans le pays de transit à certains droits de monopole d'État, ne seront transportées que mises sous scellé douanier et après versement d'une garantie.

Wasserverkehr.

Artikel 86.

Waren und alle im Artikel 67 aufgeführten Wasserfahrzeuge, die auf den zu Polen und zu der Freien Stadt Danzig gehörenden schiffbaren und flößbaren Wasserstraßen und territorialen Gewässern im Durchgangsverkehr fahren, sind frei von Zoll- und ähnlichen Abgaben.

Der Ab- und Zugang von Reisenden und das Laden und Löschen von Waren während der Fahrt ist verboten.

Schiffe, die im Ausgangslande für einen Durchgang ohne Umschlag zollamtlich abgefertigt sind, dürfen Umladungen, Leichterungen oder Umschlag auf andere Beförderungsmittel nur in Fällen der Not oder aus Gründen vornehmen, die ihre Durchfahrt unmöglich machen (Wasserverhältnisse, Eisgang, Schleusensperre).

Schiffe, deren Ladung auf der Fahrt durch die genannten Wasserstraßen einen Umschlag auf andere Fahrzeuge oder Beförderungsmittel erfahren soll, fallen nicht unter die Vorschriften dieses Kapitels, sondern unterliegen den allgemeinen Zollbestimmungen.

Artikel 87.

Die Ladung der im unmittelbaren Durchgangsverkehr fahrenden Schiffe wird nach Wunsch des Schiffers entweder unter Zollverschluß gelegt oder zollamtlich begleitet.

Wenn im gegebenen Falle die Anlegung des zollamtlichen Verschlusses unmöglich ist und der Schiffer die zollamtliche Begleitung nicht wünscht, muß er den Zollbetrag und die Monopolabgabe sicherstellen.

Artikel 88.

Die im Durchfuhrlande zollpflichtigen Waren werden stets gemäß den Vorschriften des vorhergehenden Artikels behandelt.

Ebenso werden zollfreie Güter behandelt, die einem Ein- oder Ausfuhrverbote des Durchgangslandes unterliegen. Wenn in diesem Falle Sicherstellung angewendet wird, bleibt die Festsetzung ihrer Höhe dem Ermessen des Grenzzollamts überlassen; hierbei darf die Höhe der zu leistenden Sicherheit 30 % des Handelswerts der Güter nicht übersteigen.

Güter, die im Durchgangslande den Gegenstand eines Staatsmonopols bilden, dürfen nur unter Zollverschluß und mit Sicherstellung durchgeführt werden.

Pour les articles de monopole soumis à des droits de douane, la garantie se composera du montant des droits de douane et des droits de monopole. Pour les articles de monopole libres de droits de douane, la garantie comprendra uniquement le montant des droits de monopole.

Article 89.

Les frais du convoiement incomberont au batelier.

Article 90.

En ce qui concerne le batelier, sa famille, les membres de l'équipage et les passagers qui font la traversée sur le navire, ainsi que les bagages de ces personnes, deux régimes seront applicables, au choix du batelier, à l'entrée du navire dans le pays de transit: ou bien ces personnes, et les objets qu'elles emportent avec elles, subiront le contrôle douanier, ou bien le navire sera accompagné d'un convoi douanier.

Article 91.

Tant à l'entrée dans le pays de transit qu'à la sortie de ce pays, les formalités de douane et de passeport s'accompliront, quant au lieu et au temps, de telle façon que la perte de temps soit aussi restreinte que possible.

Article 92.

Pour la partie de la Netze-Noteć formant frontière entre la Pologne et l'Allemagne, les prescriptions suivantes seront appliquées:

Les marchandises et les navires mentionnés à l'article 67, les passagers voyageant en transit et leurs bagages, seront exempts de toute formalité douanière, pour autant que le navire effectuera la traversée sans prendre aucun contact soit avec l'une soit avec l'autre des deux rives.

A l'exception des cas de force majeure, toute communication entre le navire et la terre, telle que débarquement ou embarquement de passagers, chargement ou déchargement de marchandises, ne pourront avoir lieu que sur la rive de l'État, sur le territoire duquel le bateau a été chargé et le voyage entrepris.

Les administrations douanières locales des deux États se réservent de réglementer les communications des hommes de l'équipage avec la rive opposée.

Toute communication entre un navire en transit et un autre navire sera interdite.

Trafic en Automobiles et en Motocyclettes.

Article 93.

Les automobiles et motocyclettes en transit ainsi que les marchandises y contenues traverseront le pays de transit libres de tous droits de douane ou d'autres droits analogues.

Die Sicherstellung wird bei zollpflichtigen Monopolgütern aus dem Zollbetrage und der Monopolabgabe bestehen. Bei zollfreien Monopolgegenständen besteht die Sicherheit lediglich aus der Monopolabgabe.

Artikel 89.

Die Begleitungskosten trägt der Schiffer.

Artikel 90.

Was den Schiffer, seine Familie, die Schiffsbesatzung und die auf dem Schiffe fahrenden Reisenden sowie deren Reisegepäck anbelangt, so findet nach dem Wunsche des Schiffers beim Uebergang in das Durchgangsland entweder die Zollabfertigung dieser Personen und ihrer mitgeführten Habe statt, oder es erfolgt amtliche Begleitung des Schiffes.

Artikel 91.

Hinsichtlich des Ortes und der Zeit sollen die Zoll- und Paßförmlichkeiten beim Eingang in das Durchgangsland sowie beim Ausgang aus demselben so erledigt werden, daß dadurch möglichst geringer Zeitverlust entsteht.

Artikel 92.

Für den die Grenze zwischen Polen und Deutschland bildenden Teil der Netze gelten folgende Vorschriften:

Güter und die im Artikel 67 aufgeführten Fahrzeuge und die im Durchgangsverkehr fahrenden Reisenden und ihr Gepäck sind, sofern das Schiff ohne jeden Verkehr mit den beiden Ufern durchfährt, von allen Zollförmlichkeiten frei.

Verkehr vom Schiffe zu Land und umgekehrt, wie Ab- und Zugang von Reisenden und das Laden und Löschen von Waren, darf im Durchgangsverkehr, abgesehen von Fällen höherer Gewalt, nur auf dem Ufer desjenigen Staates stattfinden, in dessen Zollgebiet die Ladung des Schiffes eingenommen und die Reise angetreten ist.

Die Regelung des Verkehrs der Schiffsbesatzung mit dem anderen Ufer wird den örtlichen Zollbehörden beider Staaten vorbehalten.

Verkehr von einem Durchgangsfahrzeuge zu anderen Fahrzeugen ist verboten.

Verkehr mit Automobilen und Kraftfahrrädern.

Artikel 93.

Kraftfahrzeuge sind im Durchgangsverkehr mit ihrer Ladung frei von allen Zöllen oder ähnlichen Abgaben.

Article 94.

Les automobiles et motocyclettes ainsi que leur cargaison seront soumises, dans le pays de transit, aux formalités de douane et au versement d'une garantie.

Article 95.

La garantie se compose du montant des droits de douane et éventuellement des impôts indirects et des droits de monopole.

Pour les articles de monopole libres des droits de douane, la garantie comprendra uniquement le montant des droits de monopole.

En ce qui concerne les marchandises qui sont libres de droits de douane, mais soumises de la part du pays de transit à une défense d'importation ou d'exportation, la fixation du montant de garantie à verser est laissée à l'estimation du bureau-frontière de douane. Toutefois, le montant de la garantie à fournir ne pourra pas excéder 30% de la valeur commerciale des marchandises.

Article 96.

Au moment où les unions automobilistes se chargeront, par des arrangements vis-à-vis des Gouvernements, de payer une caution pour les droits de douane, les Hautes Parties contractantes ne demanderont pas une caution pour les automobiles elles-mêmes, et elles se contenteront à cet égard d'une déclaration de garantie de la part de l'union automobiliste en question.

Chapitre VIII.

Passeports.

Article 97.

Les voyageurs empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié ne seront tenus de se munir ni de passeports ni de pièces d'identité quelconques.

Article 98.

En cas de guerre en Europe, ou en cas de proclamation dans le pays de transit, conformément à sa Constitution, de l'état de siège ou en général de l'état exceptionnel sur le territoire qui est traversé par le trafic en transit, le pays de transit aura le droit, à titre de mesure provisoire:

a) de demander que les ressortissants de l'État bénéficiaire du droit de transit, empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié, soient munis d'une pièce d'identité libellée conformément aux dispositions de l'article 99 sans visa du pays de transit;

b) de soumettre les voyageurs ressortissants d'autres États, empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié, aux règles générales concernant les passeports en vigueur dans le pays de transit.

Artikel 94.

Die Kraftfahrzeuge und ihre Ladung unterliegen jedoch im Durchgangslande den allgemeinen Zollförmlichkeiten und der Sicherheitsleistung.

Artikel 95.

Die Sicherheit setzt sich zusammen aus dem Zollbetrag und gegebenenfalls aus indirekten Steuern und der Monopolabgabe.

Für zollfreie Monopolgüter umfaßt die Sicherheit nur die Monopolabgabe.

Was zollfreie Waren betrifft, die aber im Durchgangslande Gegenstand eines Ein- oder Ausfuhrverbotes sind, wird die Feststellung der Sicherheit dem Ermessen des Grenzzollamtes überlassen. Indessen darf der Betrag der Sicherheit 30% des Handelswertes der Waren nicht übersteigen.

Artikel 96.

Wenn Vereinigungen der Besitzer von Kraftfahrzeugen mit den Regierungen Vereinbarungen treffen, die den Regierungen eine Sicherheit für die Zolleinnahmen gewährleisten, werden die vertragschließenden Teile von der Erlegung einer Sicherheit für die Kraftfahrzeuge selbst absehen und sich mit der Bürgschaft der betreffenden Vereinigungen begnügen.

Kapitel VIII.

Paßwesen.

Artikel 97.

Die Reisenden der privilegierten Züge oder Zugteile brauchen weder Pässe noch sonstige Ausweispapiere.

Artikel 98.

Im Falle eines Krieges in Europa oder wenn im Durchgangsland verfassungsmäßig der Belagerungszustand oder überhaupt der Ausnahmezustand über ein vom Durchgangsverkehr berührtes Gebiet verhängt wird, hat das Durchgangsland das Recht, als vorübergehende Maßnahme

a) zu verlangen, daß in den privilegierten Zügen die Angehörigen des durchgangsberechtigten Staates mit einem den Vorschriften des Artikels 99 entsprechenden Ausweis ohne Visum des Durchgangslandes versehen sind.

b) in den privilegierten Zügen oder Zugteilen die Angehörigen anderer Staaten den allgemein im Durchgangslande gültigen Paßvorschriften zu unterwerfen.

Avant d'appliquer les mesures mentionnées ci-dessus, le Gouvernement du pays de transit sera tenu d'en avertir les autres Parties contractantes par voie diplomatique. L'application de ces mesures ne pourra, toutefois, avoir lieu que dix jours après cette notification. La Partie qui estimerait que l'application des mesures en question n'est pas justifiée, aura le droit de soumettre le différend au Tribunal arbitral prévu à l'article 11 de la présente Convention.

Au cas où le Tribunal ne serait pas en état d'émettre un jugement définitif avant l'expiration du délai de dix jours mentionné ci-dessus, il aura à ordonner, dans les quarante-huit heures après qu'il aura été saisi de l'affaire, des mesures provisoires qui ne préjugeront pas de son jugement définitif (voir l'article 16).

Dans le cas où l'on procéderait à la revision des pièces mentionnées ci-dessus sous *a* et *b*, cette revision ne serait effectuée qu'en cours de route.

Aussitôt que l'état de guerre cessera ou que l'état de siège ou l'état exceptionnel sera levé, les mesures prévues à cet article seront supprimées et la stipulation de l'article 97 rentrera en vigueur.

Dans aucun cas, même en cas de guerre, les voyageurs empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié ne seront soumis, en fait de passeport, à d'autres formalités que celles qui sont prévues à cet article.

Article 99.

Les voyageurs en transit ordinaire devront être munis d'une pièce d'identité indiquant les noms, prénoms, domicile et la nationalité du porteur. En outre, la pièce d'identité devra porter:

a) la signature du porteur; si ce dernier est illettré, la pièce d'identité devra porter son signe certifié véritable par l'office ayant délivré la pièce;

b) la photographie du porteur, sur laquelle le même office mettra son cachet de façon que la moitié environ du cachet se trouve sur la photographie;

c) la signature et le cachet de l'office.

Article 100.

Les papiers d'identité prévus à l'article 99 seront soumis à un visa de transit des consulats (bureaux de passeports) compétents du pays transitaire.

Le visa est valable:

a) soit pour une traversée seule;

b) soit pour un voyage aller et retour effectué dans le cours d'un mois ou dans un délai plus long admis expressément par le pays transitaire;

Die Regierung des Durchgangslandes ist gehalten, vor Anwendung der vorerwähnten Maßnahmen die anderen vertragschließenden Parteien hiervon auf diplomatischem Wege zu verständigen. Die Durchführung der Maßnahmen darf jedoch erst 10 Tage nach dieser Benachrichtigung stattfinden. Falls eine Vertragspartei die Einführung der fraglichen Maßnahmen für ungerechtfertigt hält, kann sie den Streitfall dem im Artikel 11 dieses Abkommens vorgesehenen Schiedsgericht unterbreiten.

Wenn das Schiedsgericht nicht in der Lage sein sollte, vor Ablauf der obenerwähnten zehntägigen Frist eine endgültige Entscheidung zu treffen, so soll es innerhalb 48 Stunden nach Anhängigmachung der Sache vorläufige Maßnahmen anordnen, ohne damit seinem endgültigen Urteil vorzugreifen (vgl. Artikel 16).

Die etwaige Nachschau der vorstehend unter a und b genannten Ausweispapiere findet im fahrenden Zuge statt.

Mit der Beendigung des Kriegszustandes oder mit der Aufhebung des Belagerungs- oder Ausnahmezustandes werden die in diesem Artikel vorgesehenen Maßnahmen aufgehoben, und die Bestimmung des Artikels 97 tritt wieder in Kraft.

In keinem Fall, selbst nicht im Falle eines Krieges, werden die Reisenden der privilegierten Züge oder Zugteile, hinsichtlich der Pässe anderen als den in diesem Artikel vorgesehenen Förmlichkeiten unterworfen.

Artikel 99.

Die Reisenden des gewöhnlichen Durchgangsverkehrs müssen mit einem Ausweis versehen sein, aus welchem Vor- und Zunamen, Wohnort und Staatsangehörigkeit des Inhabers hervorgehen. Außerdem muß der Ausweis enthalten:

a) die Unterschrift des Inhabers oder — wenn dieser des Schreibens unkundig ist — sein von der den Ausweis ausstellenden Behörde amtlich bescheinigtes Handzeichen;

b) das Lichtbild des Inhabers, auf welches das Siegel der gleichen Behörde so aufgedrückt ist, daß ungefähr die Hälfte des Siegelabdruckes sich auf dem Lichtbild befindet;

c) Siegel und Unterschrift der Behörde.

Artikel 100.

Die im Artikel 99 vorgesehenen Ausweispapiere müssen ein Visum des zuständigen Konsulats oder der zuständigen Paßstelle des Durchgangslandes tragen.

Das Visum gilt

a) entweder für eine einmalige Durchreise;

b) oder für eine Hin- und Rückreise innerhalb eines Monats oder innerhalb eines vom Durchgangsland besonders zugelassenen längeren Zeitraums;

c) soit pour plusieurs voyages aller et retour pendant un délai d'un mois;
d) soit pour plusieurs voyages aller et retour pendant un délai de trois mois.

Les visas seront délivrés sur demande verbale ou écrite des voyageurs, en règle générale, dans les premiers cinq jours après la présentation de la demande.

Les taxes n'excéderont pas:

5 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentionné sous *a*;
8 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentionné sous *b*;
15 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentionné sous *c*;
25 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentionné sous *d*.

Article 101.

Un an après la mise en vigueur de la présente Convention, les Hautes Parties contractantes entreront en négociations dans le but d'accorder des facilités plus étendues aux voyageurs en transit ordinaire.

Article 102.

Quant aux fonctionnaires des chemins de fer, de la douane et de la poste voyageant en service officiel, les pièces prévues dans le chapitre X (Chemins de fer; Postes, télégraphes et téléphones; Douanes), seront considérées comme remplaçant les passeports et les pièces d'identité.

Quant aux militaires traversant le pays de transit, la question des documents personnels dont ils devraient être munis est réglée au chapitre X (Règlement d'application de l'article 44).

Les personnes occupées aux wagons-restaurants devront être munies des pièces d'identité prévues à l'article 99; toutefois, le visa du pays de transit ne sera pas exigé. Il en sera de même pour les convoyeurs non officiels des transports de marchandises (bétail, véhicules, etc.). Ces personnes seront obligées de se présenter aux bureaux-frontières d'entrée et de sortie en produisant leurs pièces d'identité, afin que l'insertion d'une mention y puisse être faite attestant qu'elles ont franchi la frontière.

Article 103.

Les bateliers et les personnes constituant l'équipage des navires mentionnés à l'article 67 doivent être munis de leurs passeports nationaux portant un visa délivré par le pays de transit. Il en sera de même pour les personnes appartenant aux familles des bateliers et de l'équipage, et qui habitent d'une manière permanente les navires en question.

c) oder für mehrere Hin- und Rückreisen innerhalb eines Monats;
d) oder für mehrere Hin- und Rückreisen während eines Zeitraumes von drei Monaten.

Die Visa werden auf mündlichen oder schriftlichen Antrag in der Regel innerhalb der ersten fünf Tage nach Eingang des Antrags erteilt.

Es werden keine höheren Gebühren erhoben als:

5 M	deutscher Währung oder ein gleichwertiger Betrag für jedes Visum	bei einer einmaligen Durchreise,
8 „		bei einer Hin- und Rückreise,
15 „		für mehrere Reisen während eines Monats,
25 „		für eine Dauer von 3 Monaten.

Artikel 101.

Ein Jahr nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Abkommens werden die vertragschließenden Teile in Verhandlungen eintreten, deren Ziel die Gewährung weitergehender Erleichterungen für die Reisenden des gewöhnlichen Durchgangsverkehrs sein soll.

Artikel 102.

Die in Kapitel X (Eisenbahn; Post, Telegraph-, Fernsprechwesen; Zoll) vorgesehenen Ausweise der im Dienst befindlichen Eisenbahn-, Zoll- und Postbeamten gelten als Ersatz für Pässe und sonst vorgesehene Ausweise.

Für die durch das Durchgangsland reisenden Militärpersonen ist die Frage der Ausweispapiere, mit denen sie versehen sein müssen, in Kapitel X (Ausführungsbestimmungen zu Artikel 44) geregelt.

Die Angestellten der Speisewagen müssen mit den in Artikel 99 erwähnten Ausweisen versehen sein; jedoch wird das Visum des Durchgangslandes nicht verlangt. Dasselbe gilt für die nichtbeamteten Begleiter von Warentransporten (Vieh, Fahrzeuge und dergleichen). Jedoch müssen sich diese Personen auf dem Grenzein- und -ausgangsbüro melden, damit auf ihrem Ausweis ein Vermerk über den Grenzübertritt gemacht werden kann.

Artikel 103.

Die Schiffer und die Besatzung der im Artikel 67 aufgeführten Wasserfahrzeuge müssen einen Nationalpaß mit sich führen, der mit dem Visum des Durchgangslandes versehen ist. Dasselbe gilt für die zur Familie des Schiffers oder der Besatzung gehörigen Personen, die dauernd auf den fraglichen Schiffen wohnen.

Le visa de transit sera délivré, sur demande verbale ou écrite des personnes mentionées dans le présent article, par les consulats ou bureaux de passeports compétents. La durée de validité du visa s'étendra à toute la période de navigation de l'année où il a été délivré.

Article 104.

On percevra en 1921 pour le visa de transit par voie d'eau 5 mks allemands ou une somme équivalente en monnaie polonaise pour chaque visa.

Pour les années suivantes, la taxe sera fixée par les parties contractantes d'un commun accord, au plus tard le 30 septembre de chaque année. Faute d'une telle fixation, la taxe fixée pour l'année précédente restera en vigueur pour l'année suivante.

Article 105.

Les personnes traversant le pays de transit en automobile ou en motocyclette devront être munies de leurs passeports nationaux portant un visa à délivrer par les consulats ou les bureaux de passeports du pays de transit.

Le transit militaire en automobile se réglera exclusivement d'après les dispositions prévues à l'article 46.

Article 106.

Dans le cas où, d'après les dispositions du présent chapitre, un visa de la Ville libre de Dantzig serait nécessaire, ce visa sera délivré *uno actu* avec le visa polonais par les consulats polonais sans que, de ce fait, la taxe visée pour le visa polonais soit augmentée.

Article 107.

Les visas et les mentions délivrés d'après les stipulations du présent chapitre par le pays de transit ne devront comprendre que les indications strictement nécessaires.

Chapitre IX.

Clauses Supplémentaires.

Article 108.

Dans le délai d'un mois après que la ligne frontière prévue dans le § 6 de l'annexe à l'article 88 du Traité de Versailles aura été fixée, le Gouvernement allemand et le Gouvernement polonais s'engagent, le cas échéant, à conclure une convention de transit supplémentaire, basée sur les dispositions de la présente Convention et fixant, s'il y a lieu, de nouvelles lignes de transit privilégié.

Article 109.

Les transports militaires sont réglés dans le chapitre III. En ce qui concerne des transports

Das Durchgangsvisum wird den hier in Rede stehenden Personen auf mündlichen oder schriftlichen Antrag durch die zuständigen Konsulate oder Paßstellen erteilt. Das Visum gilt für die ganze Schiffahrtsperiode des Jahres, in dem es ausgestellt wurde.

Artikel 104.

Im Jahre 1921 werden für das Durchgangsvisum für Schiffer 5 M deutscher oder ein entsprechender Betrag polnischer Währung für jedes Visum erhoben.

Für die folgenden Jahre wird die Gebühr durch gemeinsame Uebereinkunft der vertragschließenden Parteien festgesetzt, und zwar spätestens bis zum 30. September jeden Jahres. Unterbleibt eine solche Festsetzung, so gilt die Gebühr des vorhergehenden Jahres auch für das folgende.

Artikel 105.

Wer das Durchgangsland im Kraftwagen oder mittels Kraftfahrrades durchfährt, muß einen Nationalpaß mit sich führen, der mit dem von den zuständigen Konsulaten oder Paßstellen erteilten Visum des Durchgangslandes versehen ist.

Der militärische Kraftwagenverkehr im Durchgange richtet sich ausschließlich nach den im Artikel 46 vorgesehenen Bestimmungen.

Artikel 106.

Falls nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Kapitels ein Visum der Freien Stadt Danzig notwendig werden sollte, wird dieses Visum gleichzeitig (uno actu) mit dem polnischen Visum durch die polnischen Konsulate erteilt, ohne daß die für das polnische Visum festgesetzte Gebühr sich dadurch erhöht.

Artikel 107.

Die nach den Vorschriften des gegenwärtigen Kapitels von den Durchgangsländern zu erteilenden Visa und sonstigen Vermerke dürfen nur die unbedingt notwendigen Angaben enthalten.

Kapitel IX.

Ergänzungsbestimmungen.

Artikel 108.

Die Deutsche und die Polnische Regierung verpflichten sich, einen Monat nach der im § 6 des Anhangs zu Artikel 88 des Versailler Vertrages vorgesehenen Grenzfestsetzung gegebenenfalls ein Zusatzabkommen über den Durchgangsverkehr zu schließen, das auf den Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens beruht und gegebenenfalls neue Linien für den privilegierten Verkehr festlegt.

Artikel 109.

Die Militärtransporte sind in Kapitel III geregelt. Was die Frage umfangreicherer Militär-

militaires plus importants que ceux qui y sont fixés, le Gouvernement allemand et le Gouvernement polonais se déclarent prêts à revenir à cette question dans le plus bref délai.

En ce qui concerne les droits de la Commission interalliée militaire de contrôle, ils ne seront pas touchés par les stipulations de la présente Convention.

Article 110.

Les stipulations de la présente Convention ne préjugent en rien des décisions qui pourraient être prises par la Commission de Délimitation au sujet des lignes frontières entre la Pologne et l'Allemagne.

Si la Commission de Délimitation apporte certaines modifications à l'état actuel, les stipulations de la présente Convention seront appliquées en conséquence.

Article 111.

En cas de grande pénurie de charbon, l'Allemagne et la Pologne s'etendront en vue d'apporter une aide à la Pologne pour assurer le trafic en transit.

Article 112.

Les stipulations de la présente Convention ne préjugent en rien de la répartition des biens ayant appartenu à l'ancien Empire allemand, y compris les chemins de fer situés sur le territoire de la Ville libre de Dantzig, laquelle répartition doit être effectuée conformément à l'article 107 du Traité de Versailles, ainsi qu'aux articles 20, 21, 25 et 29 de la Convention polono-dantzikoise du 9 novembre 1920.

Néanmoins le Gouvernement polonais et la Ville libre de Dantzig resteront responsables de toutes les obligations prises à l'égard de l'Allemagne en vertu de la présente Convention et bénéficieront de tous les droits qui en émanent, en ce qui concerne les chemins de fer et autres biens qui leur seront attribués.

Chapitre X.

Réglements d'Application.

Chemins de Fer.

A l'Article 23.

En cas de besoin, les trains de marchandises pourront être acheminés par la voie Bydgoszcz—Unislaw—Kowalewo, les trains de voyageurs par la voie Inowroclaw—Tczew—Marienburg.

Un service de nuit sera organisé, s'il est nécessaire, pour faire passer en transit les trains privilégiés conformément à la demande du pays expéditeur.

transporte anlangt, als sie in diesem Kapitel festgelegt sind, erklären sich die Deutsche und die Polnische Regierung bereit, hierauf in kürzester Frist zurückzukommen.

Die Rechte der Interalliierten Militärkontrollkommission werden durch die Festsetzungen des gegenwärtigen Abkommens nicht berührt.

Artikel 110.

Die Festsetzungen des gegenwärtigen Abkommens greifen in keiner Weise den Entscheidungen vor, die etwa durch die Grenzfestsetzungskommission bezüglich der Grenzlinie zwischen Deutschland und Polen getroffen werden könnten.

Wenn die Grenzfestsetzungskommission gegenüber dem augenbicklichen Zustand die eine oder andere Abweichung vornehmen sollte, werden die Festsetzungen des gegenwärtigen Abkommens sinngemäß angewendet.

Artikel 111.

Im Falle großer Kolennot werden sich Deutschland und Polen über eine Aushilfe für Polen verständigen, um den Durchgangsverkehr zu sichern.

Artikel 112.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens greifen der Verteilung der ehemals dem Deutschen Reich gehörigen Vermögenswerte und der auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen Eisenbahnen, welche gemäß Artikel 107 des Versailler Vertrages und der Artikel 20, 21, 25 und 29 der Polnisch-Danziger Konvention vom 9. November 1920 erfolgen muß, in keiner Weise vor.

Nichtsdestoweniger bleiben die Polnische Regierung und die Freie Stadt Danzig verantwortlich für alle durch das gegenwärtige Abkommen Deutschland gegenüber übernommenen Verpflichtungen, wie sie auch in den Genuß aller Rechte, die sich daraus ergeben, hinsichtlich der Eisenbahnen und der anderen zur Verteilung gelangenden Vermögenswerte, treten.

Kapitel X.

Ausführungsbestimmungen.

Eisenbahnen.

Zu Artikel 23.

Erforderlichenfalls können Güterzüge über die Strecke Bromberg [1])—Unislaw—Schönsee [2]), personenführende Züge über die Strecke Hohensalza [3])—Dirschau [4])—Marienburg geleitet werden.

Nachtdienst ist einzuführen, wenn er zur Durchführung der privilegierten Durchgangszüge, entsprechend dem Antrage des Versandlandes, erforderlich ist.

[1]) Bydgoszcz, [2]) Kowalewo, [3]) Inowroclaw, [4]) Tczew.

A l'Article 28.

Les trains de transit traverseront le pays de transit en conservant la composition qu'ils avaient dans le pays expéditeur, sauf dans le cas où, pour des raisons d'exploitation, tel ou tel autre wagon devrait être retiré de la circulation.

En vue de réduire les arrêts des trains aux gares d'échange du personnel, les gardes-bagages, les conducteurs de wagons-lits, les servantes, les domestiques de wagons-restaurants du chemin de fer expéditeur effectuant leurs fonctions dans les trains et parties de trains de voyageurs destinés au transit privilégié pourront rester dans le train pendant la traversée du pays de transit.

Chacun de ces employés devra être pourvu d'un certificat de son bureau portant une estampille et attestant sa fonction officielle au trafic en transit.

Ces certificats serviront de pièces d'identité et seront rédigés en langues allemande et polonaise. Les domestiques de wagon-restaurant devront être munis des pièces d'identité prévues à l'article 99 sans visa (l'art. 102).

Un garde des locomotives du pays expéditeur pourra accompagner la locomotive non chauffée sur le territoire de transit. Ce garde des locomotives devra également être pourvu d'un certificat d'identité délivré par son bureau.

Le frein de la locomotive non chauffée sera desservi dans le pays de transit par un employé du chemin de fer de transit.

Les personnes des services mentionnés ci-dessus seront placées sous la surveillance douanière du pays de transit. A ces personnes seront applicables les prescriptions de l'article 4 sur la conduite à observer par les voyageurs empruntant les trains privilégiés pendant la traversée du pays de transit. Les employés des douanes, les gardes-bagages et les serre-freins du pays de transit accompagnant les trains veilleront à ce que les prescriptions en question soient observées par le personnel des services susmentionnés.

A l'Article 29.

Le train privilégié ou la partie du train privilégié pourra être supprimé pour la période d'horaire prochaine, si dans la période d'horaire courante les places assises dans les voitures de transit privilégié sont utilisées, dans le pays de transit, seulement dans une proportion inférieure en moyenne à 60% des places contenues dans les voitures.

Les voitures ne pourront être occupées par les voyageurs que jusqu'au point n'empêchant pas la surveillance douanière.

Zu Artikel 28.

Die Durchgangszüge sind in der Zusammensetzung, wie sie aus dem Versandlande kommen, durch das Durchgangsland durchzuführen, ausgenommen Fälle, in denen aus betrieblichen Gründen einzelne Wagen ausgesetzt werden müssen.

Zur Verminderung der Zugaufenthalte auf den Betriebswechselbahnhöfen können Packmeister, Schlafwagenschaffner, Wartefrauen und das Speisewagenpersonal der Versandbahn ihren Dienst in den für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten personenführenden Zügen und Zugteilen während der Fahrt durch das Durchgangsland weiter verrichten.

Diese Bediensteten haben eine mit Dienststempel versehene Bescheinigung ihrer Dienststelle über ihre dienstliche Verwendung im Durchgangsverkehr mitzuführen.

Diese in deutscher und polnischer Sprache abgefaßte Bescheinigung dient als Ausweis. Das Speisewagenpersonal bedarf des im Artikel 99 vorgesehenen Ausweises ohne Visum (Artikel 102).

Kalt laufenden Lokomotiven kann ein Lokomotivbegleiter des Versandlandes im Durchgangsgebiete beigegeben werden, der ebenfalls den Dienstausweis seiner Dienststelle mitzuführen hat.

Die Bremse der kalten Lokomotive bedient im Durchgangslande ein Bediensteter der Durchgangsbahn.

Die obengenannten Dienstpersonen stehen im Durchgangslande unter Zollaufsicht. Auf sie finden die Vorschriften des Artikel 4 über das Verhalten der Reisenden in den privilegierten Durchgangszügen Anwendung. Die die Züge begleitenden Zollorgane, Packmeister und Bremser des Durchgangslandes überwachen die Befolgung der in Rede stehenden Vorschriften durch das vorgenannte Dienstpersonal.

Zu Artikel 29.

Der Verkehr eines privilegierten Zuges oder Zugteiles kann für die nächste Fahrplanperiode eingestellt werden, wenn in der laufenden Fahrplanperiode die Besetzung der in den durchlaufenden Wagen vorgeschriebenen Sitzplätze im Durchgangslande durchschnittlich weniger als 60% betrug.

Eine die Zollaufsicht hindernde Ueberfüllung der Wagen ist zu vermeiden.

Le nombre des trains fixés lors des délibérations sur l'horaire pourra être augmenté sur la demande du pays expéditeur même pendant la période d'horaire courante, et cela d'un commun accord entre les administrations intéressées.

Si les trains de marchandises facultatifs se suivent par intervalles extraordinairement courts, les administrations ferroviaires intéressées auront à examiner s'il convient de remplacer ces trains par des trains réguliers, et cela même pendant la période d'horaire courante.

Au cas où, sur une ligne non ouverte au transit privilégié, le nombre de wagons en transit quotidien serait assez important pour nécessiter fréquemment la formation des trains complets, les administrations intéressées s'entendraient pour réglementer cette circulation.

L'aide en locomotives allemande sera alors fixée suivant qu'on décidera la création des trains de marchandises réguliers ou facultatifs, ou qu'on expédiera les wagons en trains spéciaux formés selon le besoin. (Voir art. 30 et 41.)

A l'Article 30.

L'aide en locomotives pour le trafic exceptionnel se fera d'après l'article 43.

A l'Article 31.

Les administrations intéressées conviendront pour chaque période d'horaire du nombre de wagons que les trains et les groupements de wagons contiendront.

On a fixé le nombre d'essieux, savoir:
- pour les trains rapides à 28—40;
- pour les trains omnibus à 36—52;
- pour les trains de marchandises en grande vitesse à 60;
- pour les autres trains de marchandises à 100.

Ces nombres pourront être augmentés par la décision commune des administrations interessées.

A l'Article 32.

L'accès aux wagons-restaurants et aux wagons-lits, ainsi que leur utilisation, ne sera permis qu'aux voyageurs empruntant les trains ou parties de trains privilégiés.

A l'Article 34.

Au cas où il serait nécessaire de diriger les trains par une ligne de détour, les administrations ferroviaires intéressées s'entendront au plus vite sur les mesures à prendre, après avoir fixé auparavant la façon la plus simple de procéder dans ce cas.

Aussitôt qu'il sera possible, on réglera les détours des trains d'avance pour chaque période d'horaire.

Die bei den Fahrplanbesprechungen festgesetzte Zugzahl kann auf Antrag des Versandlandes auch während der laufenden Fahrplanperiode im gegenseitigen Einvernehmen der beteiligten Verwaltungen vermehrt werden.

Bei Anbringung von Bedarfsgüterzügen in außergewöhnlicher Dichte haben die beteiligten Eisenbahnverwaltungen deren Umwandlung in regelmäßige Züge auch während der laufenden Fahrplanperiode in Erwägung zu ziehen.

Wenn auf einer für den privilegierten Durchgangsverkehr nicht freigegebenen Linie die Zahl der täglichen Durchgangswagen so groß wird, daß sie die häufigere Inverkehrsetzung ganzer Züge notwendig macht, so haben die beteiligten Verwaltungen sich wegen dauernder Regelung zu verständigen.

Die deutsche Lokomotivaushilfe richtet sich alsdann danach, ob man sich für die Einlegung von regelmäßigen oder von Bedarfsgüterzügen entscheidet, oder ob man die Wagen in Sonderzügen je nach Bedarf weiterfährt (vgl. Artikel 30 und 41).

Zu Artikel 30.

Die Lokomotivaushilfe für den außergewöhnlichen Verkehr richtet sich nach Artikel 43.

Zu Artikel 31.

Die beteiligten Verwaltungen vereinbaren für jede Fahrplanperiode die Stärke der Züge und Wagengruppen.

Die Zugstärken werden folgendermaßen festgesetzt:

für Schnellzüge	28 bis 40 Achsen,	
„ Personenzüge . . .	36 „ 52	„
„ Eilgüterzüge . . .	60 Achsen,	
„ Güterzüge	100	„

Diese Achszahlen können durch gemeinsamen Beschluß der beteiligten Verwaltungen erhöht werden.

Zu Artikel 32.

Der Zutritt zu den Speise- und Schlafwagen und ihre Benutzung ist nur den Reisenden der privilegierten Züge oder Zugteile gestattet.

Zu Artikel 34.

Wegen der Umleitungen haben sich die beteiligten Eisenbahnverwaltungen jedesmal auf kürzestem Wege ins Einvernehmen zu setzen. Vorweg haben sie ein vereinfachtes Verfahren für diesen Fall festzulegen.

Sobald es im Bereich der Möglichkeit liegt, sind die Umleitungen für jede Fahrplanperiode im voraus zu vereinbaren.

A l'Article 35.

On réglera par des arrangements d'exploitation la manière dont le secours mutuel devra être effectué.

Le train de secours sera accompagné par un commissaire du chemin de fer du pays où l'accident a eu lieu.

Ce commissaire sera responsable de la stricte observation des prescriptions d'exploitation des chemins de fer de son pays sur le parcours entre la frontière et le lieu de l'accident.

L'équipe du train de secours sera par conséquent tenue d'obéir aux ordres touchant l'exploitation qu'elle recevra de ce commissaire.

Les dispositions générales seront données sur le lieu de l'accident par le commissaire; quant au service même de secours, son exécution incombera au chef du train de secours.

A l'Article 36.

En ce qui concerne le personnel des chemins de fer, des wagons-restaurants et des wagons-lits en fonction dans le train qui a subi l'accident, les administrations ferroviaires assumeront la même responsabilité que vis-à-vis des voyageurs.

A l'Article 37.

1° La Pologne ou la Ville libre de Dantzig mettra à la disposition de l'Allemagne:

- entre Marienburg et Schneidemühl *via* Tczew-Chojnice: les fils télégraphiques Nos 108, 143, 712 et le circuit téléphonique N° 640 qui sera combiné avec un autre circuit;
- entre Dt. Eylau et Schneidemühl *via* Toruń-Bydgoszcz: les fils télégraphiques Nos 141 et 713 et un circuit téléphonique dont les sections seront combinées les unes avec les autres;
- entre Marienburg et Lauenburg *via* Dantzig: les fils télégraphiques Nos 2/229 qui à Dantzig seront reliés entre eux; du fil N° 229 la section reliant Dantzig et Königsberg; les circuits téléphoniques N° 612/619 qui seront également reliés entre eux à Dantzig;
- entre Dt. Eylau et Berlin *via* Toruń-Poznań-Zbąszyń: le fil télégraphique N° 707.

2° L'Allemagne mettra à la disposition de la Pologne ou de la Ville libre de Dantzig:

- entre Garnsee et Tczew *via* Marienburg: le fil télégraphique N° 227;
- entre Dt. Eylau et Tczew *via* Marienburg: le fil télégraphique N° 3 et le circuit téléphonique N° 618.

Zu Artikel 35.

Die gegenseitige Hilfeleistung ist durch Betriebsverträge zu regeln.

Den Hilfszug begleitet ein Beauftragter der Eisenbahn des Landes, in dem der Unfall sich ereignet hat.

Dieser ist für die genaue Einhaltung der Betriebsvorschriften seines Landes auf der Strecke zwischen Grenze und Unfallstelle verantwortlich.

Die Bedienungsmannschaft des Hilfszuges hat daher seinen betrieblichen Anordnungen Folge zu leisten.

Die allgemeine Leitung an der Unfallstelle hat der Beauftragte; die Ausführung des Hilfsdienstes selbst obliegt dem Leiter des Hilfszuges.

Zu Artikel 36.

Für das im Dienste mitfahrende Eisenbahn-, Speisewagen- und Schlafwagenpersonal des von dem Unfall betroffenen Zuges haften die Eisenbahnverwaltungen wie für Reisende.

Zu Artikel 37.

1. Polen oder die Freie Stadt Danzig stellen Deutschland zur Verfügung:

- zwischen Marienburg und Schneidemühl über Dirschau[1])—Konitz[2]) die Telegraphenleitungen Nr. 108, 143, 712 und die an eine andere Fernsprechleitung anzuschaltende Fernsprechleitung Nr. 640;
- zwischen Dt.-Eylau und Schneidemühl über Thorn[3])—Bromberg[4]) die Telegraphenleitungen Nr. 141 und 713 und eine Fernsprechleitung aus einzelnen, aneinander zu schaltenden Teilstrecken;
- zwischen Marienburg und Lauenburg über Danzig die Telegraphenleitungen Nr. 2/229, die in Danzig verbunden werden, und zwar von der Leitung 229 den Danzig mit Königsberg verbindenden Teil; die Fernsprechleitungen Nr. 612/619, die ebenfalls in Danzig verbunden werden;
- zwischen Dt.-Eylau und Berlin über Thorn[3])—Posen[5])—Bentschen[6]) die Telegraphenleitung Nr. 707.

2. Deutschland stellt Polen oder der Freien Stadt Danzig zur Verfügung:

- zwischen Garnsee und Dirschau[1]) über Marienburg die Telegraphenleitung Nr. 227;
- zwischen Dt.-Eylau und Dirschau über Marienburg die Telegraphenleitung Nr. 3 und die Fernsprechleitung Nr. 618;

[1]) Tczew, [2]) Chojnice, [3]) Toruń, [4]) Bydgoszcz, [5]) Poznań, [6]) Zbąszyn.

En outre, sera mis à la disposition de la Pologne ou de la Ville libre de Dantzig sur chacune des lignes mentionnées sous 2, aux poteaux y existant, un espace libre suffisant pour l'installation d'un fil télégraphique et d'un circuit téléphonique à double fil.

3° Les combinaisons des communications mentionnées ci-dessus seront modifiées en cas de besoin par les administrations intéressées.

Au cas où la communication téléphonique normale ne pourrait pas s'effectuer, sur la ligne Marienburg--Schneidemühl *via* Tczew--Chojnice, en coupant les fils existants et en les combinant d'une autre façon, la Pologne construira aux frais de l'Allemagne, d'après un arrangement préalable avec celli-ci, une nouvelle ligne à double fil entre Tczew et Marienburg.

En cas de besoin, chaque partie contractante mettra à la disposition de l'autre, sur les poteaux des lignes ferroviaires existant sur son territoire, l'espace nécessaire pour l'installation de nouveaux fils et circuits, et cela dans la mesure de l'espace disponible. Cet espace sera concédé à titre gratuit.

Chaque partie exécutera l'installation des fils et circuits sur son territoire aux frais de la partie au profit de laquelle les fils devront être installés.

Les appareils télégraphiques et téléphoniques qui sont en ce moment reliés dans le pays de transit aux fils et circuits mentionnés sous 1 et 2 devront être détachés de ces fils et circuits.

Les administrations ferroviaires intéressées s'entendront sur l'installation des postes destinés au contrôle du fonctionnement régulier des télégraphes et téléphones.

4° Chaque partie contractante sera chargée d'entretenir sur son territoire les fils télégraphiques et téléphoniques.

L'Allemagne payera à la Pologne les frais d'entretien des fils et des circuits se trouvant sur le territoire polonais ou sur le territoire dantzikois, et qui ont été mis à la disposition de l'Allemagne. La Pologne payera à l'Allemagne les frais d'entretien des fils et des circuits qui ont été mis à la disposition de la Pologne ou de la Ville libre de Dantzig. Les frais d'entretien par kilomètre de fil sont fixés à 1600 mks. polonais par an. Dans cette somme sont compris tous les frais d'entretien et de la reconstruction ou du renouvellement des lignes en question, ainsi que les intérêts du capital engagé dans ces lignes.

Le taux des frais d'entretien mentionnés ci-dessus pourra être modifié sur la demande de l'une ou de l'autre des Parties contractantes.

Außerdem wird Polen oder der Freien Stadt Danzig auf jeder der unter Ziffer 2 erwähnten Strecken je ein freier Platz am vorhandenen Gestänge für den Bau je einer Telegraphen- und je einer Fernsprechdoppelleitung zur Verfügung gestellt.

3. Etwa notwendige Umschaltungen der vorerwähnten Leitungen werden von den betreffenden Verwaltungen vorgenommen.

Sollte eine ordnungsmäßige Uebertragung der Ferngespräche auf der Strecke Marienburg—Schneidemühl über Dirschau—Konitz[1]) durch Trennung und Umschaltung der vorhandenen Leitungen nicht erzielt werden, so zieht Polen auf Kosten von Deutschland nach vorheriger Vereinbarung eine neue Doppelleitung zwischen Dirschau und Marienburg.

Im Bedarfsfalle stellt jeder vertragschließende Teil dem andern Plätze am vorhandenen Bahngestänge auf seinem Gebiete, soweit sie frei sind, zur Einrichtung neuer Telegraphen- und Fernsprechleitungen unentgeltlich zur Verfügung.

Jeder Teil führt den Bau von Telegraphen- und Fernsprechleitungen innerhalb seines Gebietes auf Kosten des Teiles aus, in dessen Interesse die Leitungen gezogen werden.

Die Telegraphen- und Fernsprechapparate, die augenblicklich im Durchgangslande in die unter 1 und 2 erwähnten Leitungen eingeschaltet sind, werden ausgeschaltet.

Die Einrichtung von Prüfstellen für das regelrechte Arbeiten der Telegraphen- und Fernsprechanlagen vereinbaren die beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

4. Die Unterhaltung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen obliegt jedem vertragschließenden Teile auf seinem Gebiete.

Deutschland zahlt an Polen die Unterhaltungskosten für die Deutschland zur Verfügung gestellten Leitungen auf polnischem oder Danziger Gebiet. Polen zahlt an Deutschland die Unterhaltungskosten für die Polen oder der Freien Stadt Danzig zur Verfügung gestellten Leitungen. Sie betragen 1600 polnische Mark jährlich für das Kilometer Draht. In dieser Summe sind alle Kosten für Unterhaltung, Ausbesserung und Erneuerung der in Rede stehenden Leitungsanlagen sowie die Verzinsung des in diesen Anlagen investierten Kapitals enthalten.

Aenderung des Betrages der vorerwähnten Unterhaltungskosten auf Antrag eines der vertragschließenden Teile bleibt vorbehalten.

[1]) Chojnice.

Pour autant que la Ville libre de Dantzig serait créditeur ou débiteur en ce qui concerne les frais d'entretien en question, la liquidation des créances ou des dettes de la Ville libre de Dantzig serait effectuée par la Pologne. Un arrangement spécial interviendra, en cas de besoin, entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig, dans le but d'effectuer le décompte.

5° Dans le cas où le dérangement d'un fil télégraphique ou d'un circuit téléphonique ne serait pas réparé dans un délai de sept jours après la notification, on déduira de la somme due pour l'entretien, pour chaque jour de dérangement à partir du 8e jour, 1/365e du taux fixé sous 4.

A l'Article 38.

1° Le règlement des réclamations concernant le remboursement du prix des billets et des frais de transport des bagages et des colis-messagerie express incombera au chemin de fer qui a fait la recette.

Le règlement d'indemnité pour perte totale ou partielle, avarie ou retard dans la livraison des bagages ou des colis-messagerie express incombera au chemin de fer expéditeur ou destinataire, suivant que l'un ou l'autre aura reçu la demande.

2° La remise des bagages et des colis-messagerie express au chemin de fer du pays de transit, et la remise des bagages et des colis-messagerie express par le chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant se réglera d'après les dispositions sous chiffres 6 et 8.

3° En ce qui concerne la responsabilité vis-à-vis de l'ayant droit pour perte totale ou partielle, avarie ou retard dans la livraison des bagages ou des colis-messagerie express, seront à observer les dispositions intérieures du chemin de fer expéditeur.

Le recours des chemins de fer entre eux au sujet de la responsabilité se fera d'après les règles suivantes:

Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en assumera la responsabilité.

Au cas où il serait impossible de constater par la faute de quel chemin de fer le dommage a été causé, l'indemnité payée à l'ayant droit sera répartie entre les chemins de fer qui ont participé au transport ou qui auraient dû y participer, en tenant compte, d'une façon proportionnelle, des longueurs de parcours des chemins de fer qui ont participé ou qui auraient dû participer au transport.

4° En ce qui concerne le trafic des marchandises, les modifications suivantes seront apportées

Soweit die Freie Stadt Danzig in bezug auf die in Rede stehenden Unterhaltungskosten forderungsberechtigt oder zahlungspflichtig sein sollte, geschieht die Abwickelung der Forderungen oder Schulden der Freien Stadt Danzig durch Polen. Polen und Danzig werden erforderlichenfalls ein die Abrechnung regelndes Abkommen schließen.

5. Falls Störungen in einer Telegraphen- oder Fernsprechleitung nicht innerhalb sieben Tagen nach erfolgter Meldung beseitigt sind, werden für jeden Tag der Störung vom achten Tage ab je $1/_{365}$ des unter 4 festgesetzten Satzes von den Unterhaltungskosten abgezogen.

Zu Artikel 38.

1. Ansprüche auf Erstattung von Fahrgeld, Gepäck- und Expreßgutfracht werden von der Bahn geregelt, die die beanspruchten Beträge vereinnahmt hat.

Entschädigung für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung von Gepäck oder Expreßgut werden von der Versand- oder Endbahn geregelt, je nachdem bei der einen oder der anderen der Entschädigungsantrag angebracht ist.

2. Die Uebergabe von Gepäck und Expreßgut an die Eisenbahn des Durchgangslandes und von dieser an die anschließende Bahn ist nach den Bestimmungen unter Ziffer 6 und 8 zu regeln.

3. Hinsichtlich der Haftung für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung von Gepäck oder Expreßgut sind gegenüber dem Verfügungsberechtigten die inneren Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden.

Für den Rückgriff der Bahnen untereinander gelten folgende Bestimmungen:

Es haftet die schuldige Bahn.

Wenn eine schuldige Bahn nicht ermittelt wird, ist die gezahlte Entschädigung nach dem Verhältnis der Streckenlänge, in dem jede Bahn an der Beförderung teilgenommen hat oder hätte teilnehmen sollen, auf die an der Beförderung beteiligten Bahnen oder auf die Bahnen zu verteilen, die an der Beförderung beteiligt werden sollten.

4. Im Güterverkehr werden die folgenden Aenderungen in den Bestimmungen des Berner Inter-

aux dispositions de la Convention Internationale de Berne du 14 Octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer, modifiée et complétée par la Déclaration additionnelle du 20 septembre 1893, par l'Arrangement additionnel du 16 juillet 1895, par les Conventions additionnelles du 16 juin 1898 et du 19 septembre 1906 (cette Convention avec ses arrangements et suppléments sera désignée dans le présent Règlement d'application par les lettres C. I.).

A l'article 3 de la C. I. — Les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les liquides combustibles, ainsi que les matières empoisonnantes, caustiques et putréfiantes seront admis au transport en transit, même s'ils ne sont pas mentionnés dans l'annexe 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention Internationale de Berne, ou s'ils ne sont admis au transport d'après les dispositions de cette dernière Convention.

Le transport en transit des articles susnommés sera soumis aux conditions suivantes:

a) ne seront expédiés que les objets admis au transport par les chemins de fer du pays de transit;

b) les prescriptions en vigueur dans le pays de transit y seront appliquées;

c) on n'admettra que des objets destinés aux besoins civils des territoires des Parties contractantes;

d) les envois devront être accompagnés d'une déclaration de l'autorité compétente de l'État destinataire, confirmant la détermination mentionnée sous la lettre *c*. Cette déclaration sera remise à la gare de sortie du chemin de fer du pays de transit;

e) l'expédition d'objets susnommés ne répondant pas aux conditions indiquées sous *a)* et *b)* est réservée à un arrangement spécial;

f) le transport de munitions et d'explosifs militaires par les trains militaires se fera d'après le Règlement d'application à l'article 44.

A l'article 6 de la C. I. — *a)* Au lieu de la lettre de voiture internationale, sera employée la lettre de voiture du chemin de fer expéditeur. Pour le trafic de Dantzig à destination de la Pologne, on emploiera la lettre de voiture rédigée en langues allemande et polonaise.

nationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 nebst seinen Aenderungen und Ergänzungen in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893, in der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und in den Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und 19. September 1906 festgesetzt. (Dieses Uebereinkommen nebst seinen Zusatzübereinkommen und Ergänzungen ist in diesen Ausführungsbestimmungen mit den Buchstaben J. Ue. bezeichnet.)

Zu Artikel 3 J. Ue.

Selbstentzündliche oder explosionsgefährliche Gegenstände, brennbare Flüssigkeiten, giftige, ätzende und fäulnisfähige Stoffe werden, auch soweit diese Gegenstände in der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen zum Berner Internationalen Uebereinkommen nicht genannt oder nicht zugelassen sind, zur Beförderung im Durchgangsverkehr übernommen.

Die Beförderung der vorerwähnten Gegenstände im Durchgangsverkehr erfolgt unter nachstehenden Bedingungen:

a) Es werden nur die auf den Bahnen des Durchgangslandes zugelassenen Gegenstände befördert;

b) die im Durchgangslande geltenden Bestimmungen sind dabei anzuwenden;

c) die Gegenstände dürfen nur zum Verbrauch innerhalb der Gebiete der vertragschließenden Teile und nur für nichtmilitärische Bedürfnisse bestimmt sein;

d) die Sendungen müssen von einer Erklärung der zuständigen staatlichen Behörde des Empfangslandes begleitet sein, die die unter c vorgeschriebene Bestimmung der Sendungen bestätigt. Diese Erklärung bleibt auf derjenigen Station der Eisenbahn des Durchgangslandes, auf welcher die Sendungen das Durchgangsland verlassen.

e) Die Beförderung solcher Gegenstände, die den Bestimmungen unter a und b nicht entsprechen, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten;

f) für die Beförderung militärischer Munition und Sprengmittel in den Militärgüterzügen sind die Ausführungsbestimmungen zu Artikel 44 maßgebend.

Zu Artikel 6 J. Ue.

a) An Stelle des internationalen Frachtbriefes ist der Frachtbrief der Versandbahn zu verwenden. Im Verkehr von Danzig nach Polen ist ein in deutscher und polnischer Sprache hergestelltes Frachtbriefmuster zu benutzen.

Sous les mots „lettre de voiture" il sera fait mention de la présente Convention.

b) L'expéditeur n'aura pas le droit de prescrire la voie à suivre pour le transport à travers le pays de transit; il n'aura pas non plus le droit d'indiquer la gare frontière où les formalités de douane devraient être effectuées.

Toute prescription contraire à la présente disposition sera considérée comme nulle.

A l'article 7. § 3 du Règlement d'application de la C. I. — La taxe supplémentaire sera calculée d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 8 alinéa (5) de la C. I. — Les duplicata des lettres de voiture seront rédigés et délivrés conformément aux prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 12. § 5 alinéa (2) du Règlement d'application de la C. I. — Au lieu de ces dispositions, seront applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 14. § 6 du Règlement d'application de la C. I. — A l'alinéa (1). — Les délais de livraison seront calculés de la façon suivante:

a) les délais d'expédition et de transport des chemins de fer expéditeur et destinataire seront fixés d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur;

b) les délais de transport des chemins de fer du pays de transit seront calculés d'après les stipulations de la C. I.

Par conséquent, l'ensemble des délais de transport sera constitué comme suit:

En premier lieu, on aura à constater d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur le délai de transport pour la distance tarifaire entre la gare expéditrice et la gare destinataire.

D'après ce délai, on calculera proportionellement aux distances kilométriques la partie qui appartient aux parcours des chemins de fer expéditeur et destinataire. Cette partie sera comptée comme délai de transport sur les parcours des chemins de fer expéditeur et destinataire.

Ensuite on calculera d'après les stipulations de la C. I. le délai de transport pour la distance tarifaire entre la gare expéditrice et la gare destinataire. D'après ce délai, on calculera proportionellement aux distances kilométriques la partie qui appartient au parcours des chemins de fer du pays de transit.

Cette partie sera comptée comme délai de transport sur le parcours des chemins de fer du pays de transit.

Die Frachtbriefe müssen unter dem Aufdruck „Frachtbrief" einen Hinweis auf dieses Abkommen enthalten.

b) Es ist unzulässig, einen Weg für die Beförderung durch das Durchgangsland vorzuschreiben, insbesondere auch eine Zollabfertigungsstation an der Grenze anzugeben.

Eine dieser Bestimmung widersprechende Vorschrift ist nichtig.

Zu Artikel 7 J. Ü. § 3 der Ausführungsbestimmungen.

Der Frachtzuschlag wird nach den Bestimmungen der Versandbahn berechnet.

Zu Artikel 8 Abs. 5 J. Ü.

Ausstellung und Uebergabe von Frachtbriefduplikaten richten sich nach den Bestimmungen der Versandbahn.

Zu Artikel 12 J. Ü. § 5 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen.

An Stelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden.

Zu Artikel 14 J. Ü. § 6 der Ausführungsbestimmungen. Zu Abs. 1.

Die Lieferfristen werden in folgender Weise berechnet:

a) Die Abfertigungs- und Beförderungsfristen der Versand- und Endbahnen sind nach den Bestimmungen der Versandbahn,

b) die Beförderungsfristen der Bahnen des Durchgangslandes nach den Bestimmungen des J. Ü. festzustellen.

Demgemäß ergibt sich die Gesamtbeförderungsfrist wie folgt:

Zuerst ist die Beförderungsfrist für die Tarifentfernung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation nach den Bestimmungen der Versandbahn zu ermitteln.

Von der so erhaltenen Frist ist der auf die Versand- und Endbahnen nach dem Verhältnis der kilometrischen Länge ihrer Beförderungsstrecken entfallende Teil zu berechnen. Dieser Teil stellt die Beförderungsfrist für die Versand- und Endbahnen dar.

Hierauf ist die Beförderungsfrist für die Tarifentfernung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation nach den Bestimmungen des J. Ü. zu übermitteln. Von der so erhaltenen Frist ist der auf die Durchgangsbahnen nach dem Verhältnis der kilometrischen Länge ihrer Beförderungsstrecken entfallende Teil zu berechnen.

Dieser Teil ist die Beförderungsfrist der Durchgangsbahnen.

Les délais de transport établis de cette façon pour les chemins de fer expéditeur, destinataire et transitaire seront additionnés.

Le résultat de cette addition sera le délai de transport entier.

En ce qui concerne les transports en provenance du territoire de la Ville libre de Dantzig à destination de la Pologne, les délais de transport et d'expédition du chemin de fer expéditeur seront ceux qui seront établis par les administrations des chemins de fer polonaises, de leur propre décision ou, s'il y a lieu, en accord avec le Conseil du port et des voies d'eau de Dantzig, laquelle décision assurera d'une manière équitable les intérêts de la Ville libre de Dantzig.

A l'alinéa (3), chiffre 2. — Les délais supplémentaires à établir sur les lignes de transit ne doivent pas dépasser les délais supplémentaires appliqués dans les mêmes conditions sur les mêmes lignes dans toutes les communications internationales auxquelles participent ces lignes de transit.

Les délais supplémentaires accordés en Pologne pour le transit international en raison du manque de locomotives, ne seront pas applicables au transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire dantzikois et le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, aussi longtemps que l'Allemagne fournira une aide en locomotives à la Pologne.

Les contestations auxquelles pourront donner lieu la fixation et l'application des délais supplémentaires seront soumises au Tribunal arbitral prévu par l'article 11 de la présente Convention.

Dans le cas de l'application des délais supplémentaires spéciaux pour le passage par les gares frontières, la gare d'entrée et la gare de sortie de la ligne de transit seront comptées comme une seule gare.

Chaque changement des délais supplémentaires sera notifié à l'autre Partie contractante quinze jours auparavant.

Jusqu'à nouvel avis, les délais supplémentaires suivants seront fixés pour les lignes de transit des deux Parties contractantes:

a) pour la grande vitesse:
quand la longueur de la ligne de transit ne dépasse pas:
200 kilomètres, 1 jour;
quand elle dépasse:
200 kilomètres, 2 jours;

b) pour la petite vitesse:
quand la longueur de la ligne de transit ne dépasse pas:
200 kilomètres, 2 jours;
quand elle dépasse:
200 kilomètres, 3 jours.

Die auf diese Weise ermittelten Beförderungsfristen der Versand-, End- und Durchgangsbahnen sind zusammenzuzählen.

Das Ergebnis dieser Zusammenzählung ist die Gesamtbeförderungsfrist.

Für Sendungen vom Gebiet der Freien Stadt Danzig nach Polen setzen die polnischen Eisenbahnverwaltungen die Beförderungs- und Abfertigungsfristen der Versandbahn nach ihrem eigenen Ermessen, gegebenenfalls im Einvernehmen mit dem Hafenausschuß fest, wobei indes in billiger Weise die Interessen der Freien Stadt Danzig sicherzustellen sind.

Zu Absatz 3 Ziffer 2.

Die Zuschlagsfristen für die Strecken der Durchgangsbahnen dürfen die Zuschläge nicht übersteigen, die unter den gleichen Voraussetzungen für dieselben Durchgangsstrecken in allen internationalen Verkehren, denen die Durchgangsbahnen angehören, anwendbar sind.

Zuschlagsfristen, die in Polen für den internationalen Durchgangsverkehr infolge Mangels an Lokomotiven eingeführt sind, gelten im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das Danziger und durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet so lange nicht, als Deutschland Lokomotivaushilfe leistet.

Streitigkeiten über die Festsetzung und Anwendung der Zuschlagsfristen sind vor das im Artikel 11 dieses Abkommens vorgesehene Schiedsgericht zu bringen.

Im Fall der Einführung besonderer Zuschlagsfristen für die Grenzübergangsstationen wird die Ein- und Austrittsstation der Durchgangsstrecke als eine einzige Station betrachtet.

Jede Aenderung der Zuschlagsfristen wird dem anderen vertragschließenden Teil zwei Wochen vorher bekanntgegeben.

Bis auf Widerruf werden auf den Strecken des Durchgangsverkehrs beider vertragschließenden Teile nachstehende Zuschlagsfristen eingeführt:

a) für Eilgut:
bei einer Länge der Durchgangsstrecke
bis zu 200 km . . . . . . 1 Tag,
über 200 km . . . . 2 Tage;

b) für Frachtgut:
bei einer Länge der Durchgangsstrecke
bis zu 200 km . . . . . . 2 Tage,
über 200 km . . . . 3 Tage.

A l'article 15 de la C. I. — Les chemins de fer du pays de transit ne seront pas tenus d'exécuter les dispositions ultérieures qui pourraient être données par l'expéditeur de la marchandise après l'expédition de cette dernière.

Le duplicata de la lettre de voiture sera produit d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 18 de la C. I. — La dernière phrase sous (3) est remplacée par la disposition suivante:

„Dans les cas où la marchandise serait acheminée à destination par une autre voie, les frais supplémentaires ne seraient perçus que si ces frais étaient à percevoir dans les cas analogues dans le trafic intérieur du chemin de fer expéditeur."

A l'article 38. — § 9 du Règlement d'application de la C. I. — Le calcul des taxes spécifiées aux alinéas 2 et 3 se fera d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

5⁰ Le trafic des voyageurs, des bagages, des colis-messagerie express, des marchandises et de la poste à travers le territoire de transit, sera effectué sans perception de n'importe quelle taxe ferroviaire, pour les operations exécutées en douane par les chemins de fer, ou d'autres frais semblables, à l'exception des dépenses qui pourraient être faites par les chemins de fer.

6⁰ Au moment de la remise des marchandises au chemin de fer du pays de transit, le chemin de fer expéditeur devra lui délivrer un document de comptabilité dont la teneur sera établie par les administrations des chemins de fer intéressées (feuille de route).

La remise des marchandises par le chemin de fer expéditeur au chemin de fer du pays de transit, ainsi que la remise des marchandises par le chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant, sera faite au moyen d'une feuille de transmission.

Le fait que la transmission a eu lieu sera constaté par l'apposition d'un timbre à date de la gare frontière sur les documents de route.

Cette formalité ne concerne pas le bulletin des bagages.

7⁰ Au service des voyageurs seront employés des billets en carton ou des billets spéciaux en blanc; au service des bagages, des cahiers spéciaux des bulletins de bagages.

Les billets, bulletins des colis-messagerie express, ainsi que les lettres de voiture seront libellés et remplis uniquement dans la langue du pays expéditeur.

Zu Artikel 15 J. Ü.

Die Eisenbahnen des Durchgangslandes sind nicht gehalten, nachträgliche Verfügungen des Absenders auszuführen.

Bezüglich der Vorlegung des Frachtbriefduplikates sind die Bestimmungen der Versandbahn maßgebend.

Zu Artikel 18 J. Ü.

An Stelle des letzten Satzes unter Ziffer 3 tritt folgende Bestimmung:

„Falls das Gut auf einem anderen Wege der Bestimmungsstation zugeführt wird, werden Mehrgebühren nur erhoben, wenn auch im inneren Verkehr der Versandbahn in entsprechenden Fällen solche Gebühren zu zahlen sind."

Zu Artikel 38 J. Ü. § 9 der Ausführungsbestimmungen.

Für die Berechnung der im Absatz 2 und 3 genannten Beträge gelten die Bestimmungen der Versandbahn.

5. Der Personen-, Gepäck-, Expreß-, Güter- und Postverkehr durchläuft das Durchgangsland frei von allen Eisenbahngebühren für Zollabfertigung oder von ähnlichen Abgaben, mit Ausnahme der von den Eisenbahnen etwa verauslagten Beträge.

6. Beim Übergang von Gütern auf die Bahn des Durchgangslandes ist der übernehmenden Bahn von der Versandbahn eine von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu vereinbarende Verrechnungsunterlage (Frachtkarte) zu übergeben.

Die Uebergabe von Gütern von der Versandbahn an die Bahn des Durchgangslandes und von dieser an die anschließende Bahn geschieht mittels Uebergangsverzeichnisses.

Zum Zeichen des Uebergangs sind die Begleitpapiere mit dem Tagesstempel der Grenzstation zu versehen.

Ausgenommen davon sind die Gepäckscheine.

7. Im Personenverkehr sind Kartonfahrkarten oder besondere Blankokarten, im Gepäckverkehr besondere Gepäckscheinhefte zu verwenden.

Fahrkarten, Paketkarten für Expreßgut und Frachtbriefe sind einsprachig in der Sprache des Versandlandes herzustellen und auszufüllen.

Pour les feuilles de route, bulletins de bagages, feuilles de transmission et autres documents qui pourraient être dressés par les gares de transmission, il sera créé des formulaires en langues allemande et polonaise. Les inscriptions à la main seront faites dans la langue du pays du chemin de fer expéditeur. Les gares des chemins de fer du pays de transit seront désignées d'après leurs noms officiels dans le pays de transit. Les administrations des chemins de fer intéressées fixeront d'un commun accord les modèles des formulaires ainsi que le nombre de copies qui devraient être remises pendant la transmission.

8⁰ La remise de wagons plombés se fera „symboliquement", sans constatation du chargement. Les plombs posés par le chemin de fer expéditeur seront reconnus valables par le chemin de fer du pays de transit qui, généralement, ne posera pas de plombs supplémentaires.

Tous les autres envois, sauf les wagons plombés, seront remis effectivement, c'est-à-dire par voie de vérification des chargements.

On procédera de la même façon au cas où l'on pourrait voir que le contenu des wagons plombés a subi une perte partielle ou un endommagement.

Dans tous les cas où la remise des marchandises du chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant sera faite d'une façon symbolique, et où les plombs du chemin de fer expéditeur ne seront pas endommagés, on présumera, faute de preuves contraires, que sur le parcours à travers le territoire de transit n'a eu lieu ni perte totale ni perte partielle. Dans tous les cas où les plombs du chemin de fer expéditeur seront endommagés, on présumera, faute de preuves contraires, que la perte totale ou partielle a eu lieu sur le parcours à travers le territoire de transit.

Au cas où, pour un motif quelconque, le chemin de fer du pays de transit estimerait nécessaire de procéder à la vérification des envois ou à l'ouverture d'un wagon, il exécutera ces opérations autant que possible à la gare frontière en présence des employés des deux administrations intéressées.

Un procès-verbal signé par les deux parties établira les irrégularités constatées.

9⁰ Les wagons chargés de colis devront être utilisés au moins jusqu'à concurrence de 25 % de leur tonnage.

Cette règle ne sera pas applicable aux wagons chargés de marchandises encombrantes qui occupent entièrement l'espace du wagon.

Für Frachtkarten, Gepäckscheine, Uebergangsverzeichnisse und sonstige von den Uebergangsstationen auszustellende Begleitpapiere sind doppelsprachige (deutsche und polnische) Vordrucke aufzulegen, in denen die handschriftlichen Eintragungen in der Sprache des Versandlandes zu machen sind. Die Stationen der Eisenbahnen des Durchgangslandes sind mit ihren amtlichen Namen zu bezeichnen. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen setzen die Muster der Vordrucke und die Zahl der zu liefernden Ausfertigungen gemeinsam fest.

8. Die Uebergabe der plombierten Wagen vollzieht sich „symbolisch" ohne Feststellung der Ladung. Die von der Versandbahn angelegten Plomben werden von der Eisenbahn des Durchgangslandes anerkannt, die im allgemeinen weitere Plomben nicht anlegen wird.

Alle übrigen Sendungen, die nicht in plombierten Wagen befördert werden, sind tatsächlich, d. h. unter Besichtigung zu übergeben.

Dasselbe geschieht mit Sendungen in solchen plombierten Wagen, bei denen Merkmale festgestellt werden, die auf eine Minderung oder Beschädigung des Inhalts schließen lassen.

In allen Fällen symbolischer Uebergabe von Gütern durch die Eisenbahn des Durchgangslandes an die Anschlußbahn wird bei unverletzten Plomben der Versandbahn bis zum Beweise des Gegenteils angenommen, daß auf dem Wege durch das Durchgangsland weder ein Verlust noch eine Minderung eingetreten ist. Wenn die Plomben der Versandbahn beschädigt sind, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Verlust oder die Minderung auf dem Wege durch das Durchgangsland stattgefunden hat.

Falls die Eisenbahnen des Durchgangslandes es aus irgendeinem Grunde für nötig erachten, eine Prüfung der Sendungen oder eine Oeffnung der Wagen vorzunehmen, hat das möglichst auf dem Grenzbahnhof in Gegenwart der Beamten beider beteiligten Verwaltungen zu geschehen.

Ueber alle festgestellten Unregelmäßigkeiten sind von beiden Teilen unterzeichnete Tatbestandsaufnahmen zu fertigen.

9. Bei Stückgut soll die Ausnutzung des beladenen Wagens wenigstens 25 % des Ladegewichts betragen.

Diese Vorschrift gilt nicht für die mit sperrigen Gütern beladenen Wagen, bei denen der Raum des Wagens vollständig ausgenutzt ist.

10° L'admission des convoyeurs des marchandises et leur nombre devront être restreints au minimum nécessaire. Les convoyeurs admis par le chemin de fer expéditeur ne pourront pas être refusés par le chemin de fer du pays de transit.

Chaque convoyeur devra être pourvu d'une carte d'identité et d'un billet de troisième classe. Les cartes d'identité devront être libellées conformément à l'article 99 sans visa (l'art. 102).

11° Les conducteurs des wagons-lits, les domestiques des wagons-restaurants, les gardes-bagages ainsi que les servantes, tant qu'ils seront dans l'exercice de leurs fonctions, jouiront du passage gratuit.

12° Les envois de service seront expédiés en vertu d'un bulletin d'expédition du service ou d'une lettre de voiture de service.

Les frais de transport de ces envois ne doivent pas dèpasser, sur le parcours de transit, les taxes fixées par le tarif du chemin de fer du pays de transit. Les frais d'expédition (de gare) ne seront pas comptés.

La gare frontière de transmission remettra à l'administration du chemin de fer du pays de transit une copie du bulletin d'expédition ou de la lettre de voiture de service.

Les chemins de fer du pays de transit seront responsables pour les envois de service d'après les règles fixées dans la présente Convention pour le trafic des marchandises.

13° La correspondance de service ainsi que les colis de service (imprimés, billets, etc.) seront expédiés par les trains de voyageurs aux risques du pays expéditeur, sans frais quelconques.

14° Les administrations de chemin de fer intéressées établiront des prescriptions d'acheminement des marchandises.

Ces prescriptions auront à stipuler pour les marchandises en grande vitesse, pour le bétail et pour les marchandises s'abîmant facilement, les possibilités de transport les plus favorables en assurant en outre la plus grande rapidité.

Quant aux marchandises en petite vitesse, ces prescriptions assureront la voie la plus courte en tenant compte du parcours total.

Les administrations de chemins de fer intéressées pourront convenir aussi des exceptions à admettre.

Si le transport par voie normale est empêché, il sera effectué par une voie auxiliaire.

A l'Article 39.

1° Les taxes fixées pour les chemins de fer du pays de transit constituent leurs quotes-parts.

10. Die Begleitung von Sendungen und die Zahl der Begleiter soll auf das Mindestmaß beschränkt werden. Begleiter, die von der Versandbahn zugelassen sind, dürfen von der Durchgangsbahn nicht zurückgewiesen werden.

Die Begleiter müssen mit einem Fahrtausweis der 3. Wagenklasse und dem im Artikel 99 dieses Abkommens vorgeschriebenen Ausweis ohne Visum (Artikel 102) versehen sein.

11. Die Schlafwagenschaffner, die Bediensteten der Speisewagen, die Packmeister und die Wartefrauen werden im Dienst ohne Lösung von Fahrkarten befördert.

12. Dienstgutsendungen sind mit Dienstgutbegleitschein oder mit Dienstgutfrachtbrief zu befördern.

Hierfür erhält die Durchgangsbahn auf der Durchgangsstrecke höchstens die Fracht nach den Streckensätzen ihres Tarifs. Abfertigungsgebühren (Stationsgebühren) sind nicht zu zahlen.

Eine Abschrift des Begleitscheins oder Dienstgutfrachtbriefes ist von der Grenzübergabestation der Eisenbahn des Durchgangslandes zu übergeben.

Die Eisenbahnen des Durchgangslandes haften für Dienstgutsendungen nach den gleichen Grundsätzen, die für den übrigen Güterverkehr in diesem Abkommen festgesetzt sind.

13. Der Versand von Dienstbriefen und Dienstpaketen (Drucksachen, Fahrkarten u. dgl.) geschieht mit Zügen, die dem Personenverkehr dienen, auf Gefahr des Versandlandes und völlig kostenlos.

14. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen geben Vorschriften über die Leitungswege der Güter heraus.

Diese Leitungsvorschriften sind so aufzustellen, daß Eilgut, Vieh und leicht verderbliche Güter nach den günstigsten und raschesten Beförderungsgelegenheiten gefahren werden.

Frachtgüter sind über den kürzesten Gesamtweg zu fahren.

Ausnahmen hiervon können die beteiligten Eisenbahnverwaltungen vereinbaren.

Bei Beförderungshindernissen auf den vorgesehenen Leitungswegen sind Hilfswege zu benutzen.

Zu Artikel 39.

1. Die für die Eisenbahnen des Durchgangslandes festgesetzten Fracht- und Gebührensätze bilden ihre Anteilssätze.

L'Avoir des chemins de fer du pays de transit sera établi d'après les quotes-parts attribuées aux voies ayant droit au transport conformément à l'article 22.

Les exceptions suivantes seront admises:

A. Trafic des voyageurs, des bagages et des colis-messagerie express.

Si la voie choisie par le voyageur (dont les bagages ont été enregistrés ou ne l'ont pas été) est devenue impraticable soit totalement, soit partiellement, et s'il continue son voyage (avec ou sans bagage) pour arriver à la station de destination par une autre voie qui lui serait indiquée par le chemin de fer, on aura à distinguer les cas suivants:

a) Si le voyage a été empêché sur les chemins de fer du pays de transit, ceux-ci ne recevront que les quotes-parts revenant à la voie pour laquelle le billet ou le bulletin de bagages a été délivré.

Si toutefois la voie empruntée par le voyageur est plus courte que la voie prévue par le billet, les quotes-parts des chemins de fer du pays de transit seront établies d'après la longueur de la voie dont le voyageur s'est effectivement servi.

b) Si le voyage a été empêché sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les quotes-parts des chemins de fer du pays de transit seront établies d'après la longueur des voies dont le voyageur s'est effectivement servi.

Au cas où la marche des trains de voyageurs serait empêchée, les colis-messagerie express seraient acheminés sur la gare de destination par une voie auxiliaire.

Les quotes-parts seront établies, dans ce cas, d'après les principes ci-dessus.

B. Trafic des marchandises.

a) Si, par un cas fortuit ou par un cas de force majeure, l'utilisation d'une voie est supprimée soit totalement, soit partiellement, et si les marchandises sont acheminées sur leur gare de destination par une voie auxiliaire, on aura à discerner les cas suivants:

aa) dans le cas où le mouvement serait supprimé sur une ligne de transit, et si le chemin de fer expéditeur n'en avait été averti qu'après l'acceptation des marchandises pour le transport, les chemins de fer du pays de transit n'auraient droit qu'aux quotes-parts dues pour la ligne de transit effectivement utilisée, si cette ligne était plus courte que la ligne désignée pour le transit;

Das Guthaben der Durchgangsbahnen ist nach den Anteilen für diejenigen Wege zuzuscheiden, die gemäß Artikel 22 beförderungsberechtigt sind.

Es gelten indes folgende Ausnahmen:

A. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Wird nach Antritt der Reise oder nach Annahme des Gepäcks zur Beförderung die gewählte Beförderungsstrecke ganz oder teilweise unfahrbar und wünscht der Reisende die Weiterfahrt oder die Weiterleitung seines Gepäcks nach der Bestimmungsstation auf einem anderen, ihm von der Eisenbahn angezeigten Wege, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) Tritt die Unfahrbarkeit der Strecke auf den Eisenbahnen des Durchgangslandes ein, so erhalten diese ihre Anteile nur für den Weg, über den die Fahrkarte oder der Gepäckschein lautet.

Ist der wirklich gefahrene Weg jedoch kürzer als dieser, so werden den Durchgangsbahnen die Anteile nur für den tatsächlich benutzten Weg zugeschieden.

b) Tritt die Unfahrbarkeit der Strecke auf der Anfangs- oder Endbahn ein, so erhalten die Eisenbahnen des Durchgangslandes ihre Anteile für die tatsächlich gefahrenen Wege.

Das Expreßgut ist beim Unfahrbarwerden einer Strecke auf einem Hilfswege der Zielstation zuzuleiten.

Für die Zuscheidung der Anteile gelten in diesem Falle die obigen Bestimmungen.

B. Güterverkehr.

a) Mußte eine Strecke infolge Zufalls oder höherer Gewalt ganz oder teilweise für den Verkehr gesperrt werden und werden die Sendungen auf einem Hilfswege der Zielstation zugeführt, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

aa) Ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten und wird sie erst zu einer Zeit der Versandstation bekannt, als die Sendungen bereits zur Beförderung angenommen waren, so erhalten die Bahnen des Durchgangslandes, wenn die Sendungen über eine kürzere als über die für den Durchgang bestimmte Durchgangsstrecke befördert werden, ihren Anteil nur für den wirklich gefahrenen Weg;

bb) dans le cas où le mouvement serait supprimé sur la ligne de transit et si ce fait a été notifié au chemin de fer expéditeur à temps, c'est-à-dire avant l'acceptation des marchandises au transport, les chemins de fer du pays de transit auront droit aux quotes-parts qui leur seraient dues d'après la longueur de la voie effectivement utilisée. Les administrations ferroviaires s'entendront pour savoir dans quel cas la notification de la suppression du mouvement doit être reconnue comme ayant été faite à temps;

cc) dans le cas où les chemins de fer du pays de transit seraient obligés de se servir d'une voie auxiliaire par suite de l'interruption du service survenue sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les chemins de fer du pays de transit auraient droit aux quotes-parts leur revenant d'après la longueur de la voie effectivement utilisée.

b) Si, pour un motif non prévu ci-dessus, les marchandises devaient être acheminées par une voie de transit auxiliaire, on aurait à discerner les cas suivants:

aa) si le mouvement a été empêché sur la ligne de transit, les chemins de fer du pays de transit recevront les quotes-parts attribuées à la voie ayant droit au transport. Si cependant la marchandise a été transportée par une ligne de transit plus courte que la ligne ayant droit au transport, les chemins de fer du pays de transit recevront les quotes-parts d'après la longueur de la voie effectivement utilisée;

bb) si le mouvement a été empêché sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les chemins de fer du pays de transit recevront ces quotes-parts d'après la longueur de la ligne effectivement utilisée; cependant ces quotes-parts ne pourront pas être, dans ce cas, inférieures à celles qui leur reviendraient d'après la longueur de la ligne ayant droit au transport.

2º Les créances des chemins de fer du pays de transit devront être payées dans la monnaie qui a servi de base pour l'établissement des tarifs.

3º Pour le transport de voyageurs, bagages et colis-messagerie express, les chemins de fer du pays de transit seront crédités d'après les taxes

bb) ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten und die Sperre der Versandbahn rechtzeitig, d. h. vor der Annahme der Güter zur Beförderung, bekanntgegeben, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf die Anteile für die wirklich gefahrene Strecke. Die Eisenbahnverwaltungen werden sich darüber einigen, wann eine Sperre als rechtzeitig bekanntgegeben anzusehen ist;

cc) ist die Betriebsstörung auf der Versand- oder Endbahn eingetreten und müssen die Eisenbahnen des Durchgangslandes infolgedessen einen Hilfsweg benutzen, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf den Anteil für den wirklich gefahrenen Weg;

b) Wenn aus irgend einem anderen Grunde Güter über einen Hilfsweg geleitet werden müssen, so sind zu unterscheiden:

aa) Wenn der Grund der Umleitung bei den Durchgangsbahnen liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den beförderungsberechtigten Weg. Ist indes der gefahrene Weg auf den Durchgangsbahnen kürzer als der beförderungsberechtigte Weg, so erhalten die Durchgangsbahnen nur die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg;

bb) wenn der Grund zur Umleitung bei der Versand- oder Empfangsbahn liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg, mindestens aber für den beförderungsberechtigten Weg.

2. Die Forderungen der Eisenbahnen des Durchgangslandes sind in der Tarifwährung zu zahlen.

3. Die Eisenbahnen des Durchlandslandes erhalten im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr auch bei Schnellzügen die nach der wirklichen Länge

correspondant à la longueur du parcours, même dans le cas où ce transport aurait été effectué en train rapide; toutefois, il ne sera pas tenu compte du minimum des prix de transport prévus dans les tarifs locaux.

4⁰ Dans le cas, où d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur, il serait perçu un minimum du prix de transport, dépassant la taxe kilométrique normale, le chemin de fer du pays de transit participerait à cet excédent, et cela proportionellement à la longueur du parcours.

5⁰ Les comptes seront à dresser mensuellement, et cela pour chaque mois séparément.

Toutes les expéditions effectuées pendant un mois seront comprises dans le compte qui se rapportera au même mois.

L'administration des chemins de fer allemande fera le décompte pour le trafic effectué entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville libre de Dantzig. L'administration des chemins de fer polonaise fera le décompte pour le trafic effectué entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule.

Le Doit et l'Avoir seront communiqués au plus tard dans les deux mois qui suivront le mois auquel se réfère le décompte.

La liquidation des soldes sera faite au plus tard le 15 du troisième mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère.

Pour le trafic des voyageurs, des bagages et des colis-messagerie express, les administrations ferroviaires intéressées pourront dresser des décomptes trimestriels.

Il sera payé alors au chemin de fer du pays de transit des acomptes approximatifs pour chacun des deux premiers mois du trimestre; ces avances seront à régler au plus tard dans les délais fixés ci-dessus pour la liquidation des soldes mensuels.

Les soldes seront liquidés d'après le cours du change moyen du mois auquel le décompte se réfère. Quant au trafic des voyageurs, bagages, et colis-messagerie express, la liquidation des soldes sera faite, au cas où le décompte sera fait trimestriellement, d'après le cours du change moyen du trimestre auquel le décompte se réfère.

Afin d'établir le cours moyen du change, les administrations ferroviaires intéressées choisiront, d'un commun accord, une bourse quelconque.

Les décomptes comprendront toutes les re devances pour les transports mentionnés ci-dessus, ainsi que pour tous les autres transports qui seraient effectués avec la participation des che-

ihrer Durchgangsstrecke zu berechnenden Beträge. Von Einrechnung einer in den Binnentarifen festgesetzten Mindestgebühr ist abzusehen.

4. Falls nach den Bestimmungen der Versandbahn eine Mindestgebühr zu erheben ist, nehmen die Durchgangsbahnen an dem Mehrbetrage, der gegenüber den regelrechten Sätzen erhoben ist, nach Verhältnis der Kilometer teil.

5. Die Abrechnungen sind monatlich und für jeden Monat besonders aufzustellen.

Alle während eines Monats ausgeführten Abfertigungen müssen in die Abrechnung für denselben Monat[1]) aufgenommen werden.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen rechnen den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig ab, die polnischen Eisenbahnverwaltungen den Verkehr zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig durch das auf dem rechten Weichselufer gelegene deutsche Gebiet.

Schuld und Forderung sind spätestens zwei Monate nach dem Verrechnungsmonat bekanntzugeben.

Die Begleichung muß bis zum 15. des dritten Monats geschehen, der dem Verrechnungsmonat folgt.

Für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr können die beteiligten Eisenbahnverwaltungen vierteljährliche Abrechnungen aufstellen.

In diesem Falle sind den Eisenbahnen des Durchgangslandes für die beiden ersten Monate des Vierteljahres Abschlagszahlungen zu leisten, diese Zahlungen haben spätestens in der für die monatliche Abrechnung festgesetzten Frist zu geschehen.

Die Begleichung geschieht nach dem Durchschnittskurs des Monats, auf den sie sich bezieht. Wenn der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr vierteljährlich abgerechnet wird, ist der Durchschnittskurs des abzurechnenden Vierteljahres bestimmend.

Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen werden vereinbaren, welche Börse für die Ermittlung des Durchschnittskurses maßgebend sein soll.

Zum gemeinsamen Ausgleich können alle die Beträge angemeldet werden, die aus diesen Verkehren oder aus anderen Eisenbahnverkehren, an denen Polen, Deutschland und Danzig beteiligt sind, her-

[1]) Verrechnungsmonat.

mins de fer situés sur les territoires allemand, polonais et dantzikois. Ces décomptes pourront comprendre également toutes les redevances provenant de l'exécution des transports, par exemple les redevances pour la location des wagons, pour le parcours ou le séjour des wagons, pour les frais de retard, les redevances pour les locomotives louées, pour les pièces de rechange fournies, pour les réparations du matériel de transport effectuées, pour l'entretien des fils télégraphiques et téléphoniques appartenant aux chemins de fer, etc.

La compensation ne pourra être appliquée qu'aux créances émanant de l'exécution des transports par chemin de fer situés sur le territoire allemand, polonais et dantzikois, toutes autres créances étant absolument exclues de toute compensation.

Chaque Avoir portera un intérêt de 5 % par an à partir du vingtième jour du mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère.

Indépendamment de cet intérêt, un intérêt de retard de 5 % par an sera payé pour le Doit non liquidé dans le terme stipulé; cet intérêt de retard sera compté à partir du premier jour du quatrième mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère, jusqu'au jour de la liquidation du solde.

A l'Article 40.

Les frais de transport des wagons de marchandises non chargés dont le nombre dépassera celui des wagons de marchandises chargés ayant fait le même parcours dans la direction inverse, seront perçus d'après le tarif applicable au matériel roulant circulant sur ses propres roues.

Les administrations ferroviaires seront autorisées à conclure un accord en vertu duquel le nombre des wagons non chargés qui ont parcouru une certaine ligne pourrait être compensé avec le nombre de wagons chargés qui ont parcouru une autre ligne. Cet accord ne concernera que les lignes destinées au transit ordinaire.

Le transport des wagons de marchandises non chargés dont le nombre ne dépassera pas celui des wagons de marchandises chargés ayant fait le même parcours dans la direction inverse s'effectuera à titre gratuit.

Les moyens de chargement, ainsi que les bâches appartenant aux chemins de fer, seront transportés sur le parcours de retour à titre gratuit.

Les chemins de fer du pays de transit payeront une indemnité pour les voitures et les fourgons, ainsi que pour les wagons de marchandises utilisés en transit. L'espèce et le montant de l'indemnité seront fixés par une convention spéciale.

rühren und entweder die Beförderungsverträge selbst betreffen oder aus Anlaß ihrer Durchführung entstanden sind, wie Wagen-, Lauf- und Zeitmiete, Verzögerungsgebühren, Mietgebühren für Lokomotiven, Kosten für Ersatzteile, Ausbesserungskosten für Betriebsmittel, Kosten für die Unterhaltung der Eisenbahntelegraphen- und Eisenbahnfernsprechleitungen u. dgl.

Der Aufrechnung unterliegen nur Forderungen, die sich aus den Beförderungsleistungen der auf deutschem, polnischem oder Danziger Gebiet liegenden Eisenbahnen ergeben. Alle anderen Forderungen sind von jeder Aufrechnung ausgeschlossen.

Jedes Guthaben ist vom 20. des auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats mit 5 % für das Jahr zu verzinsen.

Für die am ersten Kalendertage des vierten auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats unbeglichenen Forderungen sind von diesem Tage ab bis zum Tage des Ausgleichs außerdem 5 % Verzugszinsen für das Jahr zu zahlen.

Zu Artikel 40.

Die Fracht für die Beförderung der unbeladenen Wagen, soweit sie der Zahl nach die der in umgekehrter Richtung auf derselben Durchgangsstrecke beladen gelaufenen Wagen überschreiten, ist nach dem Tarif für Fahrzeuge zu berechnen, die auf eigenen Rädern laufen.

Die Eisenbahnverwaltungen sind ermächtigt, eine Vereinbarung darüber zu treffen, daß die Zahl der leeren Güterwagen, die eine bestimmte Strecke durchlaufen haben, mit der Zahl der beladenen Güterwagen auf einer anderen Durchgangsstrecke ausgeglichen werden kann. Diese Vereinbarung darf nur für die dem gewöhnlichen Durchgangsverkehr dienenden Strecken getroffen werden.

Für die Beförderung der unbeladenen Güterwagen, deren Zahl die der in umgekehrter Richtung auf derselben Strecke beladen gelaufenen Güterwagen nicht überschreitet, ist keine Fracht zu zahlen.

Die Lademittel und ebenso die der Eisenbahn gehörigen Wagendecken sind auf ihrem Rückwege frachtfrei zu befördern.

Die Eisenbahnen des Durchgangslandes zahlen für die im Durchgangsverkehr von ihnen benutzten Personen- und Packwagen sowie Güterwagen eine Entschädigung. Die Art und die Höhe der Entschädigung sind durch ein besonderes Uebereinkommen festzusetzen.

Les Hautes Parties contractantes se réservent de convenir une compensation *in natura*.

La manière dont les chemins de fer du pays de transit devront être dédommagés, pour le parcours des wagons-restaurants et des wagons-lits amenés par l'autre Partie contractante, sera fixée par une convention spéciale.

Les administrations ferroviaires intéressées s'entendront au sujet des règles à adopter:

a) pour établir le nombre des wagons chargés et non chargés qui ont circulé sur les lignes de transit pendant un certain laps de temps;

b) pour fixer les périodes pour lesquelles les décomptes à cet effet seraient à faire;

c) pour fixer les termes dans lesquels les soldes seraient à liquider.

A l'Article 42.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour emploi *continuel:*

Au § 1.

La remise des locomotives effectuée conformément à l'article 371 du Traité de Versailles ne devra pas directement influer sur l'obligation de l'Allemagne de fournir une aide en locomotives.

Au § 2.

Pour chaque locomotive de louage dont la Pologne prendra possession, le terme du bail commencera à courir avec la date à laquelle elle aura été effectivement mise à la disposition de la commission polonaise aux fins de l'examen de remise. Pour chaque locomotive de louage qui sera reprise par l'Allemagne, le terme de bail finira à la date à laquelle elle aura été mise à la disposition de l'administration des chemins de fer allemande pour être restituée.

Dans le cas où, lors de la restitution, il sera constaté des détériorations provoquées par une usure anormale auxquelles on devra remédier dans les ateliers allemands (art. 42, § 6), le terme de bail se prolongera par le nombre des jours dont les délégués des deux parties auront convenu comme étant indispensables pour l'exécution de ces travaux complémentaires.

L'administration de chemins de fer remettante notifiera par fil à l'administration réceptionnaire la date de la mise à disposition au moins cinq jours à l'avance.

Le prix moyen d'achat pour des locomotives neuves (A) est établi pour le moment à 1900000 mks. pour une locomotive de trains de voyageurs et à 1600000 mks. pour une locomotive de trains de marchandises; ces sommes s'entendent en monnaie allemande.

Die vertragschließenden Teile behalten sich vor, Naturalausgleich zu vereinbaren.

In welcher Weise die Eisenbahnen des Durchgangslandes für die Beförderung der von der Gegenseite angebrachten Speise- und Schlafwagen entschädigt werden, wird durch ein besonderes Abkommen bestimmt.

Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen sind darüber einig, daß Vorschriften zu erlassen sind:

a) zur Ermittlung der Zahl der beladenen und unbeladenen Wagen, die während eines bestimmten Zeitabschnittes über die Durchgangsstrecken gelaufen sind:

b) zur Feststellung der Zeitabschnitte, für welche die Abrechnung hierüber zu legen ist;

c) zur Festsetzung der Fristen, in denen Schuld und Forderung zu begleichen sind.

Zu Artikel 42.

Für die zu **ständiger** Benutzung überwiesenen deutschen Aushilfslokomotiven gelten folgende Bestimmungen:

Zu § 1.

Die Abgabe von Lokomotiven gemäß Artikel 371 des Versailler Friedensvertrages soll die Verpflichtung Deutschlands zur Lokomotivaushilfe nicht unmittelbar beeinflussen.

Zu § 2.

Für jede Mietlokomotive, die polnischerseits übernommen wird, beginnt der Mietlauf mit dem Tage, an dem sie der polnischen Kommission zur Uebernahmeuntersuchung tatsächlich zur Verfügung gestellt wurde. Für jede Mietlokomotive, die deutscherseits zurückgenommen wird, endet der Mietlauf mit dem Tage, an dem sie für die Rückgabe der deutschen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellt wurde.

Falls bei Rückgabe der Lokomotiven außergewöhnliche Beschädigungen festgestellt werden, deren Beseitigung in deutschen Werkstätten vorgenommen wird (Artikel 42 § 6), so verlängert sich der Mietlauf um die Anzahl der Tage, die von den beiderseitigen Bevollmächtigten als zur Ausführung dieser Nacharbeiten erforderlich vereinbart werden.

Die übergebende Eisenbahnverwaltung wird die übernehmende mindestens 5 Tage vorher von dem Tag der Zurverfügungstellung telegraphisch benachrichtigen.

Der durchschnittliche Beschaffungspreis für neue Lokomotiven (A) wird zunächst mit 1900000 M für die Personenzuglokomotive und mit 1600000 M für die Güterzuglokomotive, in deutscher Währung gerechnet, eingesetzt.

Les redevances de location seront établies à la fin de chaque mois.

Au § 3.

L'administration de chemins de fer polonaise prendra possession des locomotives de location dans des dépôts-frontières ou bien se trouvant le plus près possible de la frontière, mais toujours dans des dépôts allemands. De même, la restitution se fera dans des dépôts allemands.

Les locomotives seront présentées à froid, en sorte qu'il soit possible d'examiner les boîtes à feu et foyers, les cylindres, les tiroirs de vapeur et autres organes de distribution; ensuite elles seront présentées à nouveau sous vapeur.

Les locomotives devront se trouver dans un état absolument normal. Notamment, il ne sera pas admis de remettre des locomotives qui ont à subir obligatoirement un examen intérieur de la chaudière, et cela dans un délai d'un an à dater de la remise de la locomotive. Le délai écoulé depuis le dernier examen obligatoire de l'intérieur de la chaudière jusqu'au moment de la remise ne pourra être supérieur à deux ans et demi en moyenne pour toutes les locomotives.

Les locomotives seront pourvues de l'outillage et des accessoires nécessaires à leur mise en exploitation et à leur utilisation immédiate. Les dispositions détaillées seront prises à ce sujet par les administrations de chemins de fer respectives.

Un procès-verbal de remise et de prise de possession sera dressé en quatre expéditions, contenant une description précise de l'état de la locomotive. Ce procès-verbal devra être signé par les mandataires des deux parties. Dès ce fait la prise de possession deviendra définitive. Chaque administration recevra deux expéditions du procès-verbal.

Au § 4.

L'administration des chemins de fer allemande fournira, lors de la remise des locomotives, pour chaque série de vingt locomotives de même type, la réserve en pièces de rechange suivantes:

1 paire de roues pour tender;
1 série de ressorts de suspension des différentes espèces pour locomotive et tender;
2 cylindres de fonte pour la fabrication des segments de pistons;
50 segments pour tiroirs cylindriques;
1 injecteur pour le côté droit des locomotives;
300 tubes de chauffe;
12 corps de surchauffeurs.

Ces pièces de rechange seront envoyées dans des dépôts de locomotives à indiquer par l'ad-

Die Mieten werden monatlich nachträglich festgestellt.

Zu § 3.

Die polnische Eisenbahnverwaltung übernimmt die Mietlokomotiven in Grenzheizhäusern oder in möglichst nahe der Grenze gelegenen Heizhäusern, immer aber in deutschen Heizhäusern. Ebenso erfolgt die Rückgabe in deutschen Heizhäusern.

Die Lokomotiven werden kalt vorgeführt, so daß eine Besichtigung der Feuerbuchsen, Zylinder, Schieber und sonstigen Gewerkteile erfolgen kann; sodann werden sie unter Dampf nochmals vorgeführt.

Die Lokomotiven müssen sich in einem durchaus betriebsfähigen Zustande befinden. Im besonderen dürfen nicht Lokomotiven überwiesen werden, die innerhalb des ersten Jahres nach der Uebergabe gesetzliche innere Kesseluntersuchungen haben. Die für alle Lokomotiven seit der letzten gesetzlichen inneren Kesseluntersuchung bis zum Zeitpunkte der Uebernahme verflossene Frist darf im Durchschnitt nicht mehr als $2^1/_2$ Jahre betragen.

Die Lokomotiven werden mit den Werkzeugen und Zubehörteilen ausgerüstet, die zur sofortigen Inbetriebnahme und Benutzung erforderlich sind. Nähere Festsetzungen hierzu treffen die beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ueber jede Uebergabe und Uebernahme wird eine Niederschrift in vier Stücken ausgefertigt, die eine genaue Beschreibung des Zustandes der Lokomotive enthält. Sie ist von den beiderseitigen Bevollmächtigten zu unterzeichnen. Damit ist die Uebernahme endgültig erfolgt. Jede Verwaltung erhält zwei Ausfertigungen der Niederschrift.

Zu § 4.

Für je 20 Lokomotiven einer Gattung werden seitens der deutschen Eisenbahnverwaltung gleichzeitig mit Abgabe der Lokomotiven folgende Vorratsersatzteile geliefert:

1 Räderpaar für Tender,
1 Satz Tragfedern verschiedener Gattung für Lokomotiven und Tender,
2 Gußeisentrommeln für Dampfkolbenringe,
50 Ringe für Kolbenschieber,
1 rechte Dampfstrahlpumpe (Injektor),
300 Siederohre,
12 Ueberhitzerelemente.

Die Ueberweisung dieser Ersatzteile erfolgt nach Lokomotivstationen, die seitens der polnischen Eisen-

ministration de chemins de fer polonaise. Les frais de transport ne seront prélevés ni sur le parcours allemand, ni sur le parcours polonais.

A l'Article 43.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour emploi *passager:*

Au § 1.

La fixation de l'aide en locomotives allemande se fera en tenant compte de l'état des locomotives en Pologne.

Au cas où les trains de marchandises facultatifs convenus seraient mis en marche avec une fréquence exceptionelle, l'Allemagne donnerait une aide supplémentaire en locomotives, en fournissant des locomotives à l'emploi passager, aussi longtemps que ces trains facultatifs ne seraient pas remplacés par des trains réguliers et que l'aide en locomotives serait réglée en conséquence.

Les locomotives louées fournies à l'emploi passager devront être restituées aussitôt que les trains pour lesquels elles étaient prévues auront cessé de circuler.

Au § 2.

Le bail prendra cours le jour de la prise de possession définitive de chaque locomotive par le chef du dépôt de locomotives polonaises, et il finira le jour de la reprise définitive de chaque locomotive par le chef du dépôt de locomotives allemandes; toutefois, le jour de la remise et le jour de la restitution seront comptés ensemble pour un seul jour.

Dans les cas où, lors de la restitution des locomotives, des détériorations anormales seraient constatées, le terme de bail se prolongerait du nombre des jours dont les délégués des deux parties auraient convenu comme étant indispensables pour la réparation des détériorations constatées.

Les redevances de location seront établies à la fin de l'emploi de ces locomotives.

Transit Militaire.

A l'Article 44 (voir aussi Article 47).

Au § 2.

Les militaires allemands sont tenus de présenter sur demande, dans les trains affectés spécialement au transit militaire, une carte d'identité (Truppenausweis).

Les militaires allemands empruntant les trains ou parties de trains affectés au transit privilégié seront tenus de présenter leur carte d'identité seulement dans le cas où, selon l'article 98 de la présente Convention, cette obligation subsiste pour les voyageurs civils.

bahnverwaltung zu bezeichnen sind. Frachtgebühren hierfür werden auf deutschen und polnischen Strecken nicht erhoben.

Zu Artikel 43.

Für die zu vorübergehender Benutzung überwiesenen deutschen Aushilfslokomotiven gelten folgende Bestimmungen:

Zu § 1.

Bei Festsetzung der deutschen Lokomotivaushilfe wird dem Lokomotivstande in Polen Rechnung getragen.

Für den Fall, daß Bedarfsgüterzüge in außergewöhnlicher Dichte angebracht werden, wird deutscherseits zusätzlich Lokomotivaushilfe durch zu vorübergehender Benutzung zu überweisende Lokomotiven geleistet, soweit nicht diese Bedarfszüge durch regelmäßige Züge ersetzt werden und dementsprechend die Lokomotivaushilfe geregelt wird.

Die zu vorübergehender Benutzung überwiesenen Mietlokomotiven müssen sofort zurückgegeben werden, sobald die Züge, für die sie bestimmt waren, nicht mehr verkehren.

Zu § 2.

Der Mietlauf beginnt mit dem Tage der tatsächlichen Uebernahme jeder Lokomotive seitens des polnischen Heizhausvorstandes und endet mit dem Tage der tatsächlichen Rücknahme jeder Lokomotive seitens des deutschen Heizhausvorstandes[1]); jedoch werden der Tag der Uebergabe und der Tag der Rückgabe zusammen als ein Tag gerechnet.

Werden bei Rückgabe der Lokomotiven außergewöhnliche Beschädigungen festgestellt, so verlängert sich der Mietlauf um die Anzahl Tage, die von den beiderseitigen Bevollmächtigten als zur Beseitigung dieser Beschädigungen erforderlich vereinbart werden.

Die Mieten werden nach Beendigung der Benutzung dieser Lokomotiven festgestellt.

Militärdurchgangsverkehr.

Zu Artikel 44 (vgl. auch Artikel 47).

Zu § 2.

Deutsche Militärpersonen haben sich in den Militärzügen auf Verlangen durch Truppenausweis auszuweisen.

In den Zügen und Zugteilen des privilegierten Durchgangsverkehrs haben die deutschen Militärpersonen nur dann ihren Truppenausweis vorzuzeigen, falls gemäß Artikel 98 dieses Abkommens eine solche Verpflichtung für die übrigen Reisenden besteht.

[1]) **Betriebswerkmeister.**

Les dispositions précédentes seront appliquées d'une manière analogue aux militaires polonais se servant du transit sur la rive droite de la Vistule.

Au § 3 (voir aussi §§ 5, 6, 8).

Les armes doivent être déposées avant la sortie du pays expéditeur dans des wagons spécialement destinés à cet effet. Les armes à feu (voir § 5) doivent être déchargées d'avance. Les munitions doivent être emballées.

Au § 4 (voir aussi §§ 6 et 8).

La mise en route des trains est annoncée par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig (voir article 45). Il sera fixé dans l'horaire que les trains militaires prévus par les paragraphes 4 et 8 traverseront de jour le pays de transit; quant aux trains militaires de marchandises, prévus par le paragraphe 6, on fixera leur marche de jour si c'est possible.

Au § 5 (voir aussi §§ 7 et 9).

En ce qui concerne les transports, le personnel de convoi du pays de transit a le devoir de contrôler l'application exacte de toutes les dispositions prises pour assurer l'ordre public et le service de douane, spécialement pendant l'arrêt des trains. Il doit aussi empêcher l'accès du public aux wagons destinés au transport des armes et des munitions.

Le personnel de convoi a droit à des places réservées dans le train.

Un chef du personnel de convoi du pays de transit doit être désigné pour chaque transport. Celui-ci doit se mettre, immédiatement après être monté dans le train, en rapport avec le chef militaire du transport, et maintenir avec lui une liaison constante (voir § 9). Il est responsable de la conduite régulière du personnel de convoi, qui doit s'abstenir autant que possible de toute immixtion directe envers les voyageurs, et doit toujours s'adresser, sauf en cas de péril imminent, seulement à son chef, qui prend toutes les dispositions d'accord avec le chef du transport.

Dans les trains prévus par les paragraphes 4 et 8, les wagons destinés au transport des armes et des munitions doivent être plombés en présence du chef du transport et du chef du personnel de convoi. Ce plombage doit avoir lieu dans les stations où le personnel de convoi du pays de transit monte dans le train.

Les armes blanches dans les trains militaires de marchandises prévus par le paragraphe 6, qui doivent être déposées par le personnel de convoi dans le fourgon de service, seront remises et reprises contre quittance.

Vorstehende Bestimmungen finden die gleiche Anwendung auf polnische Militärpersonen im Durchgangsverkehr auf dem rechten Weichselufer.

Zu § 3 (vgl. auch §§ 5, 6, 8).

Die Waffen müssen vor dem Verlassen des Ausgangslandes in dem hierfür vorgesehenen Wagen verladen sein. Feuerwaffen (§ 5) sind vorher zu entladen. Munition ist zu verpacken.

Zu § 4 (vgl. auch §§ 6, 8).

Die Anmeldung der Züge erfolgt durch Vermittlung der Verbindungsstelle in Danzig (vgl. Artikel 45). Bei der Aufstellung der Fahrpläne wird darauf geachtet werden, daß die Militärzüge gemäß §§ 4 und 8 bei Tage, die Miltärgüterzüge gemäß § 6 möglichst bei Tage durch das Durchgangsland durchgeführt werden.

Zu § 5 (vgl. auch §§ 7, 9).

Das Begleitpersonal des Durchgangslandes hat den Transporten gegenüber die Aufgabe, die genaue Einhaltung der für den Durchgangsverkehr bestehenden Ordnungs- und Zollvorschriften, insbesondere während der Aufenthalte, zu überwachen. Auch haben sie den Zutritt Unbefugter zu den Wagen zu verhindern, die für die Beförderung der Waffen und Munition bestimmt sind.

Das Begleitpersonal hat das Recht auf besondere Plätze in den Zügen.

Für jeden Transport ist ein Führer des Begleitpersonals des Durchgangslandes zu bestimmen. Dieser hat sich unmittelbar nach dem Zusteigen mit dem militärischen Transportführer in Verbindung zu setzen und mit ihm dauernd Fühlung zu halten (vgl. § 9). Er ist für das ordnungsmäßige Verhalten des Begleitpersonals verantwortlich. Letzteres hat sich möglichst jedes unmittelbaren Eingreifens gegenüber den Mitreisenden zu enthalten und sich, falls nicht Gefahr im Verzuge ist, in allen Angelegenheiten an seinen Führer zu wenden, der das weitere mit dem Transportführer veranlaßt.

In den Zügen gemäß §§ 4 und 8 sind die Wagen für Waffen und Munition an der Station, an der das Begleitpersonal des Durchgangslandes zusteigt, in Gegenwart des Transportführers und des Führers des Begleitpersonals zu plombieren.

Die in Militärgüterzügen gemäß § 6 vom Begleitpersonal im Dienstwagen zu hinterlegenden Seitenwaffen sind gegen Quittung zu übergeben und wieder zu übernehmen.

Au § 6.

Le transit de toutes munitions et des explosifs en usage dans les armées de l'État expéditeur sera admis. Le transport sera effectué par les trains militaires de marchandises, suivant les règlements du pays expéditeur, tant que le pays expéditeur et le pays de transit n'auront pas coordonné leurs règlements à ce sujet.

Au § 9.

Pour chaque train militaire prévu aux paragraphes 4 et 8, l'officier désigné par le paragraphe 9 est considéré comme chef militaire du transport, et exerce son pouvoir envers les militaires de son pays qui voyagent dans le même train. Dans les trains de marchandises prévus au paragraphe 6, une personne militaire spécialement désignée à cet effet aura les mêmes attributions dans le cas où ces trains seraient accompagnés par des personnes militaires du pays expéditeur.

Après que le personnel du convoi étranger est monté dans le train, le chef du transport se met immédiatement en rapport avec le chef des convoyeurs. Ce dernier lui servira d'intermédiaire pour toutes les demandes, réclamations et plaintes adressées aux autorités civiles ou militaires du pays de transit. Toutes les injonctions du chef des convoyeurs concernant le service de surveillance doivent être exécutées.

De même toutes les demandes, réclamations et plaintes des autorités du pays de transit doivent être adressées exclusivement au chef du transport, et uniquement par l'intermédiaire du chef de convoi. En cas d'infractions aux dispositions concernant le transit commises par les voyageurs militaires, le chef du transport procédera aux constatations nécessaires, et fera punir par les autorités du pays expéditeur les personnes qui ont commis lesdites infractions.

Les autorités du pays de transit ne jouissent, dans ce cas, d'aucun droit disciplinaire.

La communication téléphonique et télégraphique avec le bureau de liaison de Dantzig, dans toutes les questions concernant l'exécution du transport, doit être facilitée au chef du transport par l'intermédiaire du chef du personnel de convoi (voir article 45). Ces communications de service télégraphique et téléphonique sont exemptes de toute taxe.

Le chef du transport est responsable de la discipline des militaires qui voyagent avec lui et de l'exécution de toutes les dispositions prises pour le transport.

Pour assurer l'ordre et la tranquillité, le chef du transport aura à sa disposition la garde prévue au paragraphe 9.

Zu § 6.

Jede Art von Munition und Explosivstoffen, die bei der bewaffneten Macht des Versandlandes im Gebrauch sind, wird zum Transport zugelassen. Dieser erfolgt in den Militärgüterzügen nach den Bestimmungen des Versandlandes, bis Versand- und Durchgangsland einheitliche Bestimmungen herausgegeben haben.

Zu § 9.

Für jeden Militärzug gemäß §§ 4 und 8 gilt der im § 9 genannte Offizier gegenüber den mitreisenden Militärpersonen des eigenen Landes als militärischer Transportführer und Vorgesetzter. Bei Militärgüterzügen gemäß § 6, soweit sie durch Militärpersonen des Versandlandes begleitet werden, übernimmt ein besonders zu bestimmender Mann die gleichen Obliegenheiten.

Der Transportführer setzt sich unmittelbar nach dem Hinzusteigen des fremden Begleitpersonals mit dessen Führer in Verbindung. Dieser ist für ihn die Mittelsperson für alle Anliegen, Fragen und Beschwerden an alle zivilen und militärischen Amtsstellen des Durchgangslandes. Seinen Anordnungen hinsichtlich des Ueberwachungsdienstes ist zu entsprechen.

In gleicher Weise sind alle Anliegen, Fragen und Beschwerden dieser Amtsstellen ausschließlich an den Transportführer zu richten, und zwar lediglich durch die Vermittlung des Führers des Begleitkommandos. Letzterer veranlaßt auch, falls mitreisende Militärpersonen die für den Durchgangsverkehr erlassenen Bestimmungen übertreten haben, die erforderlichen Feststellungen sowie die Bestrafung der Schuldigen durch das Heimatland.

Dem Durchgangsland steht in solchen Fällen ein Disziplinarstrafrecht nicht zu.

In allen Angelegenheiten, die sich auf die Durchführung des Transports beziehen, ist dem Transportführer durch die Vermittlung des Führers des fremden Begleitpersonals der telegraphische und telephonische Verkehr mit der Verbindungsstelle Danzig (vgl. Artikel 45) zu ermöglichen. Diese Dienstgespräche und -telegramme sind gebührenfrei.

Der Transportführer ist für die Manneszucht der mitreisenden Militärpersonen und für die Ausführung der für den Transport getroffenen Anordnungen verantwortlich.

Zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung verfügt er über die im § 9 vorgesehene Wache.

C'est uniquement envers les personnes de son propre pays voyageant dans le même train que cette garde aura les droits et les devoirs d'une garde. Par contre elle ne jouira d'aucune prérogative d'une garde militaire envers les autres personnes et autorités.

L'emploi des armes par la garde est admis seulement contre les personnes militaires de son propre pays voyageant dans le même train, et uniquement en cas de danger imminent.

Au § 12.

La constatation du chiffre des voyageurs dans les trains militaires, prévue aux paragraphes 4 et 8, aura lieu une seule fois pendant la durée du trajet. D'autres constatations en cours de route, qui pourraient occasionner une augmentation du nombre des arrêts, peuvent avoir lieu uniquement dans des cas extraordinaires et exceptionnels.

La relève du personnel de convoi polonais par le personnel dantzikois et *vice versa* aura lieu sans de pareilles constatations.

La composition maxima des trains militaires prévus aux paragraphes 4 et 8 doit être fixée, dans les horaires, à cent essieux. Les autorités ferroviaires intéressées peuvent toutefois augmenter le nombre d'essieux, après accord préalable.

A l'article 45.

1° Pour assurer la liaison entre les autorités intéressées allemandes, dantzikoises et polonaises, un bureau de liaison sera établi auprès des autorités ferroviaires polonaises à Dantzig; il sera composé d'un personnel d'experts mis à sa disposition par les pays intéressés. Ses fonctions seront les suivantes:

a) tenir constamment les autorités militaires et civiles allemandes et polonaises ainsi que les offices dantzikois au courant du trafic militaire;

b) annoncer à temps les trains militaires et la suppression éventuelle d'un train;

c) recevoir et transmettre toutes les demandes propositions et réclamations allemandes, dantzikoises et polonaises concernant le trafic militaire.

Dans les questions urgentes de transit militaire, le bureau de liaison à Dantzig est autorisé à solliciter, par l'intermédiaire du représentant du pays intéressé, les informations nécessaires directement des offices autres que ceux qui se trouvent à Dantzig.

2° Pour réaliser l'accord entre les dispositions allemandes et polonaises concernant le transit militaire, les règles et les ordres qui

Die Wache hat lediglich gegenüber den mitreisenden Militärpersonen des eigenen Landes die Rechte und Pflichten einer Wache. Allen anderen Personen und Dienststellen gegenüber hat sie nicht die Rechte einer Militärwache.

Waffengebrauch ist zulässig nur gegenüber den mitreisenden Militärpersonen des eigenen Landes und nur im Falle dringender Gefahr.

Zu § 12.

Die Feststellung der Zugbesetzung in Militärzügen gemäß §§ 4 und 8 erfolgt einmalig innerhalb der Betriebsaufenthalte. Weitere Feststellungen unterwegs, durch die Mehraufenthalte hervorgerufen werden, dürfen nur bei besonderen Vorkommnissen und in Ausnahmefällen erfolgen.

Der Wechsel zwischen Danziger und polnischem Begleitpersonal erfolgt ohne besondere derartige Feststellungen.

Die Höchststärke eines Militärzugs gemäß den §§ 4 und 8 ist in den Fahrplänen mit 100 Achsen einzusetzen. Es bleibt jedoch den beteiligten Eisenbahnverwaltungen überlassen, die Achsenzahl im gegenseitigen Einvernehmen zu erhöhen.

Zu Artikel 45.

1. Zur Sicherstellung der Verbindung zwischen den beteiligten deutschen, polnischen und Danziger Dienststellen wird bei der polnischen Eisenbahnbehörde in Danzig eine Verbindungsstelle eingerichtet, die von den beteiligten Ländern mit entsprechendem Sachverständigenpersonal zu besetzen ist. Ihre Aufgabe ist:

a) Die deutschen und polnischen Militär- und Zivilbehörden sowie die Danziger Dienststellen über den Militärverkehr dauernd zu unterrichten,

b) die Militärzüge zeitgerecht anzumelden und rechtzeitig von ihrem etwaigen Ausfall Mitteilung zu machen,

c) alle deutschen, polnischen und Danziger Wünsche, Anregungen und Beschwerden über den Militärverkehr entgegenzunehmen und weiterzugeben.

Die Verbindungsstelle in Danzig ist in dringenden Angelegenheiten des Militärverkehrs berechtigt, abgesehen von den Behörden in Danzig, auch von sonstigen Dienststellen durch den Vertreter des betreffenden Landes unmittelbar Auskunft zu erbitten.

2. Um zwischen den deutschen, polnischen und Danziger Bestimmungen betreffend den Militärverkehr Uebereinstimmung zu erzielen, sollen die hierfür

seraient émis spécialement à cet effet par l'Allemagne, la Pologne et Dantzig devront être échangés aussitôt que possible par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig.

Les Hautes Parties contractantes devront ainsi se tenir réciproquement au courant, par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig, de toutes les dispositions qui seront prises dans l'avenir.

Toutes les autorités ferroviaires sur les voies destinées au transit militaire devront être en possession des ordres et des instructions de toutes les parties concernant les transports militaires.

3° Tous les militaires devront être munis de l'approvisionnement nécessaire pour le voyage. L'entière nourriture des chevaux devra être emportée pour la durée du trajet par le pays de transit.

Un accord avec le chef du transport devra lui donner la possibilité de compléter l'approvisionnement en cas d'arrêt prolongé non prévu; en cas de nécessité, l'emploi de l'eau nécessaire à la boisson, à la toilette, ainsi que pour les chevaux. et l'usage des latrines, devra être facilité.

4° Pour la conduite des militaires voyageant, les règles suivantes devront être appliquées et portées avant le départ à la connaissance de tous les voyageurs:

a) dans les wagons et dans les gares la tenue doit être irréprochable et la discipline doit être strictement observée;

b) tous chants, inscriptions dans les wagons et manifestations de toutes sortes qui pourraient occasionner des incidents entre les voyageurs et la population du pays de transit, sont sévèrement défendus;

c) pendant la durée du trajet tous les voyageurs doivent se tenir à l'intérieur des wagons; même pendant les arrêts il est défendu de quitter les wagons;

d) au cas où exceptionellement les voyageurs devraient descendre du train, ceci peut avoir lieu uniquement sur l'ordre du chef du transport, et seulement du côté spécialement désigné à cet effet. Le chef du transport doit s'assurer préalablement du consentement du chef du personnel de convoi qui de sa part doit s'assurer du consentement des autorités locales;

e) toute communication immédiate entre les voyageurs et la population du pays de transit est défendue.

5° Au cas où exceptionellement les voyageurs devraient descendre des trains militaires prévus à l'article 44, §§ 4 et 8, pendant la durée des arrêts

in Danzig, Deutschland und Polen zu erlassenden besonderen Bestimmungen und Befehle durch Vermittlung der Verbindungsstelle in Danzig baldigst ausgetauscht werden.

Auch über später ergehende Anordnungen werden sich die vertragschließenden Teile durch die Verbindungsstelle Danzig jeweilig auf dem laufenden halten.

Alle Eisenbahndienststellen auf den Strecken für den militärischen Durchgangsverkehr müssen im Besitz der einschlägigen Bestimmungen aller Parteien sein.

3. Für alle mitreisenden Militärpersonen ist Selbstverpflegung vorzusehen. Auch für Pferde ist der volle Futterbedarf für die Fahrt durch das Durchgangsland mitzunehmen.

Wird bei unvorhergesehenen längeren Aufenthalten ein Verpflegungsempfang erforderlich, so ist hierzu nach Vereinbarung mit dem Transportführer Gelegenheit zu geben. Auch ist bei Bedarf die Entnahme von Trink- und Waschwasser sowie von Wasser zum Tränken der Pferde und die Latrinenbenutzung zu ermöglichen.

4. Für die mitreisenden Militärpersonen gelten folgende Verhaltungsmaßregeln, die vor der Abreise allen Mitfahrenden einzuschärfen sind:

a) In den Wagen und auf den Bahnhöfen muß der Anzug einwandfrei sein und die Manneszucht streng aufrechterhalten werden.

b) Streng verboten sind: Singen, Beschreiben der Wagen sowie Kundgebungen jeder Art, die zu einem Zwischenfall zwischen den Reisenden und der Bevölkerung des Durchgangslandes führen können.

c) Während der Fahrt müssen sich alle Mitreisenden im Innern der Wagen aufhalten. Auch bei Aufenthalten ist das Verlassen der Wagen verboten.

d) Soll ausnahmsweise ausgestiegen werden, so darf dies nur auf Befehl des Transportführers und nur auf der hierfür bestimmten Zugseite erfolgen. Der Transportführer hat sich vorher der Zustimmung des Führers des Begleitpersonals zu versichern, der seinerseits die Zustimmung der örtlichen Dienststellen zu erwirken hat.

e) Jeder unmittelbare Verkehr zwischen den Reisenden und der Bevölkerung des Durchgangslandes ist verboten.

5. Falls bei planmäßigen oder unvorhergesehenen Aufenthalten der Militärzüge gemäß Artikel 44 §§ 4 und 8 ausnahmsweise ausgestiegen wird, hat der

prévus et non prévus, le chef du transport devra, après s'être mis en rapport par l'intermédiaire du chef du convoi avec les autorités locales, désigner les sentinelles spéciales prises parmi la garde. Celles-ci devront veiller à ce qu'aucun militaire du transport ne s'éloigne des lieux destinés aux repas et à la toilette, et n'entre dans aucun rapport quel qu'il soit avec la population indigène.

D'autre part, les autorités du pays de transit auront le devoir de prendre les mesures nécessaires pour qu'une attitude correcte soit observée envers les militaires en transit, et devront protéger ces derniers contre les incidents éventuels. Elles devront aussi prendre les mesures nécessaires pour éviter toute communication entre les militaires en transit et la population civile, ainsi que tous les employés et militaires du pays de transit, sauf au cas où la présence de ces derniers serait indispensable pour des raisons de service.

6º Les soldats tombés malades en route devront être, s'ils ne peuvent être soignés par leurs médecins, soignés par des médecins du pays de transit.

Si le malade ne peut pas continuer le voyage, il devra être reçu, par l'intermédiaire du chef de la gare, dans un hôpital local; le bureau de liaison à Dantzig en devra être aussitôt avisé.

Les frais occasionnés par les soins donnés aux malades devront être remboursés au pays de transit par l'intermédiare du bureau de liaison à Dantzig.

Les autorités du pays de transit seront également tenues d'assurer l'approvisionnement et l'entretien des soldats laissés en route pour le convoi des wagons détériorés et rechargés (voir chiffre 5 à l'article 49). Les frais qui en résulteront seront à la charge du pays expéditeur et seront remboursés par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig.

La possibilité devra être donnée à ces soldats de se mettre en rapports télégraphiques ou téléphoniques avec le bureau de liaison à Dantzig.

Tous les militaires laissés en route pour une autre raison quelconque devront continuer le trajet avec le train suivant, ce dont le bureau de liaison à Dantzig sera avisé.

A l'Article 49.

1º Le transit militaire s'effectue conformément aux dispositions du trafic de transit privilégié. Il est libre de toutes formalités de passeports et de douane.

2º Les frais du transport des personnes militaires et des biens militaires pour le trajet à travers le pays de transit seront calculés d'après la taxe du tarif civil en vigueur dans le pays de transit.

Transportführer, nachdem er sich durch Vermittlung des Führers des Begleitkommandos mit der örtlichen Verwaltung ins Benehmen gesetzt hat, von seinem Wachtkommando Posten auszustellen. Diese haben darüber zu wachen, daß keine Militärperson des Transports sich von den zu den Mahlzeiten und zum Waschen bestimmten Oertlichkeiten entfernt oder sonstwie Verkehr mit der einheimischen Bevölkerung sucht.

Andererseits sind die Behörden des Durchgangslandes verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Haltung gegenüber den durchreisenden Militärpersonen angemessen ist, und daß sie vor etwaigen Uebergriffen geschützt werden. Auch haben sie ihrerseits Maßnahmen zu treffen, um jede Berührung mit der Zivilbevölkerung sowie allen sonstigen einheimischen Beamten und Militärpersonen des Durchgangslandes zu vermeiden, soweit nicht die Anwesenheit von letzteren dienstlich erforderlich ist.

6. Unterwegs erkrankte Soldaten werden, soweit sie nicht von ihren eigenen Aerzten versorgt werden können, von einheimischen Aerzten behandelt.

Ist eine Weiterbeförderung des Kranken nicht möglich, so erfolgt durch Vermittlung des Bahnhofsvorstandes unter Benachrichtigung der Verbindungsstelle Danzig Aufnahme in ein örtliches Krankenhaus.

Die für die Behandlung der Kranken entstandenen Kosten sind dem Durchgangsland durch Vermittlung der Verbindungsstelle in Danzig zu erstatten.

Ebenso haben die Behörden des Durchgangslandes die Verpflegung und Versorgung derjenigen Soldaten, die gemäß Ziffer 5 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 49 zur Begleitung beschädigter und umgeladener Wagen zurückbleiben, zu veranlassen. Hierdurch entstehende Kosten trägt das Absendeland. Sie werden durch Vermittlung der Verbindungsstelle Danzig erstattet.

Diesen Soldaten muß die Möglichkeit gegeben werden, sich telephonisch oder telegraphisch mit der Verbindungsstelle in Danzig in Verbindung zu setzen.

Militärpersonen, die aus irgendeinem anderen Grunde zurückgeblieben sind, sind unter Benachrichtigung der Verbindungsstelle in Danzig mit nächster Zuggelegenheit nachzusenden.

Zu Artikel 49.

1. Der Militärverkehr erfolgt nach den Bestimmungen des privilegierten Durchgangsverkehrs. Er ist paß- und zollfrei.

2. Die Kosten für die Beförderung der Militärpersonen und Heeresgüter werden für die Durchgangsstrecke nach den Sätzen des Zivaltarifs des Durchgangslandes berechnet.

3° Tous les militaires doivent se conformer strictement aux règlements du service des voies ferrées du pays de transit. Toute immixtion dans l'exercice de ces fonctions est défendue.

4° Dans le cas où un train militaire de voyageurs ou un train militaire de marchandises ne pourrait quitter la station après l'arrêt règlementaire prévu par l'horaire, ou en cas d'un arrêt non prévu par l'horaire, le chef du transport (dans les trains militaires de marchandises s'il y en a un) devra être averti, au cas où l'arrêt durerait plus de 20 minutes, du moment où le train pourra probablement continuer sa marche.

Il devra être avisé également au cas où l'arrêt du train serait abrégé.

S'il y a lieu de diriger le train par une autre voie (voir art. 44 § 11), le chef du transport devra en être immédiatement avisé et informé également du nom des stations et de la durée des arrêts sur ce nouveau parcours.

Au cas où une pareille nécessité surviendrait, et même au cas où elle deviendrait seulement probable, le bureau de liaison à Dantzig en devrait être sans retard également avisé.

5° Au cas où des wagons détériorés devraient être arrêtés ou déchargés, le chef du transport devrait, en cas de nécessité, mettre dans la mesure du possible le personnel nécessaire à la disposition des autorités ferroviaires pour le rechargement et le convoi de ces wagons.

Ces wagons devront être envoyés par le prochain train du trafic civil.

Postes, Télégraphes et Téléphones.

A l'Article 50.

Il sera permis, à la suite d'une entente préalable entre les postes allemandes et les administrations compétentes de chemins de fer, de transporter ou d'ajouter au wagon-poste convoyé un wagon-poste ou fourgon allemand clos dans un train omnibus.

A l'Article 51.

Les administrations des postes locales intéressées conviendront pour chaque train de la mesure et du genre de l'utilisation commune des wagons-poste, en tenant compte de l'espace disponible.

A l'Article 52.

Un employé des postes polonais devra monter dans les wagons-poste allemands, et les quitter aux gares où le changement du personnel allemand et polonais des chemins de fer aura lieu. En entrant dans les wagons-poste, il sera tenu de présenter aux employés allemands un certificat

3. Alle Militärpersonen haben sich den Eisenbahnvorschriften des Durchgangslandes unbedingt zu fügen. Jeglicher Eingriff in die Ausübung des Dienstbetriebes ist verboten.

4. Kann ein Militärzug oder Militärgüterzug nach Ablauf der planmäßigen Aufenthaltsfrist nicht abgelassen werden oder findet aus Verkehrsgründen ein im Fahrplan nicht vorgesehener Aufenthalt statt, so ist bei einer Dauer des Aufenthalts von mehr als 20 Minuten dem Transportführer — bei Militärgüterzügen, soweit einer vorhanden ist — mitzuteilen, wann der Zug voraussichtlich die Fahrt fortsetzen wird.

Ebenso sind ihm Aufenthaltsverkürzungen anzugeben.

Des weiteren ist der Transportführer sofort zu benachrichtigen, sobald während der Fahrt eine Umleitung (vgl. Artikel 44 § 11) notwendig wird, unter Angabe der vorgesehenen Haltestellen und der Aufenthaltsdauer auf der neuen Strecke.

In gleicher Weise ist die Verbindungsstelle in Danzig unverzüglich zu benachrichtigen, sobald die Notwendigkeit einer Umleitung eintritt oder auch nur zu erwarten ist.

5. Müssen laufunfähige Wagen angehalten oder umgeladen werden, so hat der Transportführer, soweit es möglich und erforderlich ist, das zur Umladung und Begleitung notwendige Personal zur Verfügung der Eisenbahn zu stellen.

Derartige Wagen werden durch den nächsten geeigneten Zug des nichtmilitärischen Verkehrs nachgesandt.

Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr.

Zu Artikel 50.

Nach vorherigem Einvernehmen zwischen der deutschen Post und den zuständigen Eisenbahnbehörden soll es gestattet sein, in einem Personenzuge neben dem deutschen Bahnpostwagen mit deutscher Postbegleitung oder für sich allein einen verschlossenen deutschen Eisenbahnpost- oder Güterwagen laufen zu lassen.

Zu Artikel 51.

Der Umfang und die Art der Mitbenutzung der deutschen Bahnpostwagen wird für jeden Zug zwischen den lokalen Postverwaltungen unter Berücksichtigung des verfügbaren Raumes vereinbart.

Zu Artikel 52.

Der polnische Postbeamte hat auf den Stationen den deutschen Bahnpostwagen zu besteigen und zu verlassen, auf welchen der Betriebswechsel zwischen der deutschen und der polnischen Eisenbahnverwaltung stattfindet. Zum Ausweis hat er dem deutschen Personal beim Betreten des Bahnpostwagens eine

portant le sceau de son bureau d'attache, et rédigé en langues allemande et polonaise. Au cas où il ne portera pas d'uniforme, il sera au moins obligé de porter un signe distinctif le désignant comme fonctionnaire (brassard, casquette de service, etc.).

Les administrations des postes polonaises et dantzikoises consentent à ce que:

a) les ambulants allemands des trains de transit sur la ligne ferroviaire Chojnice-Tczew-Marienburg soient toujours accompagnés d'un seul employé postal polonais;

b) les ambulants allemands des trains de transit sur la ligne ferroviaire Lauenburg-Dantzig-Marienburg soient accompagnés d'un employé des postes polonais entre la station où le changement du personnel polonais et allemand aura lieu, et Marienburg. Toutefois, si la Ville libre de Dantzig en fait la demande, l'employé polonais alternera dans son service avec un employé de Dantzig, le changement se faisant mensuellement. La Ville libre de Dantzig ne pourra faire cette demande qu'au moment du changement de l'horaire;

c) les ambulants polonais des trains transitant sur la rive droite de la Vistule entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig, sur la ligne ferroviaire Marienburg-Dantzig, soient toujours convoyés par des employés des postes polonais. Cependant, l'administration des postes de la Ville libre de Dantzig aura le droit de faire convoyer ces ambulants polonais entre Marienburg et Dantzig par un employé des postes dantzikois qui s'occupera en route de la poste dantzikoise.

Les administrations des postes polonaises et dantzikoises concluront un accord réglant les droits et les devoirs qui résultent des dispositions stipulées sous les points *a)*, *b)*, *c)*, en tenant compte des droits de souveraineté de chaque Partie contractante.

A l'Article 53.

Tous les wagons-poste transitant à travers le territoire polonais ou à travers le territoire polonais et dantzikois seront remis, à la frontière, au personnel des chemins de fer polonais avec un bulletin d'accompagnement en deux expéditions rédigé en langues allemande et polonaise et indiquant le genre, le numéro, le nombre d'essieux, les lieux d'origine et de destination des wagons-poste ainsi que le parcours à effectuer. Un exemplaire de ce bulletin d'accompagnement sera conservé par l'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise dans le but de faire, avec

unterstempelte Bescheinigung seines vorgesetzten Postamts in polnischer und deutscher Sprache vorzuzeigen. Wenn er nicht in Uniform ist, hat er wenigstens ein Dienstabzeichen (Armband, Dienstmütze usw.) zu tragen.

Die polnische und die Danziger Postverwaltung sind darin einig, daß

a) in den deutschen Bahnposten der Durchgangszüge der Strecke Konitz—Dirschau—Marienburg immer nur ein polnischer Postbegleiter mitfährt;

b) die deutschen Bahnposten der Durchgangszüge der Eisenbahnstrecke Lauenburg—Danzig—Marienburg durch einen polnischen Postbeamten zwischen der deutsch-polnischen Personalwechselstation und Marienburg begleitet werden können. Auf Wunsch der Danziger Postverwaltung wird der polnische Postbeamte in seinem Dienst monatlich mit einem Danziger Postbeamten wechseln. Dieser Wunsch der Danziger Postverwaltung wird nur beim jeweiligen Eisenbahnfahrplanwechsel ausgesprochen werden;

c) in den polnischen Bahnposten der rechts der Weichsel führenden Durchgangsstrecken zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig auf der Strecke Marienburg—Danzig stets polnische Postbegleitung stattfindet. Der Danziger Postverwaltung bleibt jedoch das Recht vorbehalten, diese polnischen Bahnposten auf der Strecke Marienburg—Danzig für die Danziger Post durch einen Danziger Postbeamten begleiten zu lassen.

Die polnische und die Danziger Postverwaltung werden ein Abkommen treffen, welches die aus den unter a bis c getroffenen Bestimmungen entspringenden gegenseitigen Rechte und Pflichten regeln wird und dabei die gegenseitigen Hoheitsrechte berücksichtigen.

Zu Artikel 53.

Alle durch polnisches Gebiet oder durch polnisches und Danziger Gebiet im Durchgang beförderten deutschen Postwagen werden dem polnischen Zugpersonal an der Grenze mit einem Begleitschein in doppelter Ausfertigung übergeben, der in deutscher und polnischer Sprache Wagengattung, Wagennummer, Achsenzahl, Abgangs- und Bestimmungsort und die Beförderungsstrecke enthalten muß. Eine Ausfertigung dieser Begleitscheine wird von der polnischen oder Danziger Eisenbahnverwaltung zwecks Aufstellung der Abrechnung mit der polnischen oder Danziger Postverwaltung über die von deutschen Postwagen

l'administration des postes polonaise ou dantzikoise, le décompte des sommes à percevoir pour les essieux-kilomètres parcourus par le wagon-poste allemand. L'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise reconnaîtra valables les scellés apposés par les offices postaux et douaniers allemands.

A l'Article 54.

Le personnel des postes allemand, désigné pour convoyer les wagons-poste allemands en transit, sera restreint autant que les opérations postales le permettront. Chaque employé des postes allemand devra porter au moins un insigne de service (brassard, casquette de service, etc.). En outre, les employés en question devront être munis d'un certificat portant le sceau de leur bureau d'attache et rédigé en langues allemande et polonaise.

A l'Article 55.

Les contrôleurs allemands pourront convoyer les wagons-poste allemands dans le but de surveiller et contrôler le service postal allemand. Ces contrôleurs devront prendre, pour le parcours à effectuer, un billet de 2e classe qu'ils devront porter sur eux avec leur carte d'identité officielle (ordre d'inspection du service postal).

Un contrôleur polonais ou dantzikois pourra, sous les mêmes conditions que le contrôleur allemand, convoyer les wagons-poste allemands sur le territoire polonais ou dantzikois et cela dans le but de contrôler les employés des postes polonais ou dantzikois.

A l'Article 58.

L'administration des postes allemande sera obligée de restituer en monnaie polonaise ou dantzikoise à l'administration des postes polonaise ou dantzikoise les taxes que l'une de ces dernières aura à payer à l'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise pour expédition des sacs de lettres de la poste allemande transportés par l'intermédiaire des employés de chemins de fer polonais ou dantzikois. Ces taxes seront calculées d'après les taux en vigueur, et applicables au transport des sacs de lettres de la poste polonaise ou dantzikoise par les administrations des chemins de fer de ces deux pays. Le montant de ces frais sera communiqué par l'administration des postes polonaise ou dantzikoise à l'administration des postes allemande.

A l'Article 59.

A partir du jour de la mise en vigueur de la présente Convention, l'administration postale allemande payera à l'administration des postes polonaise pour chaque essieu-kilomètre des

durchfahrenen Achskilometer zurückbehalten. Die polnische und die Danziger Eisenbahnverwaltung erkennen die von den deutschen Post- und Zollbehörden angelegten Verschlüsse (Plomben) als genügend an.

Zu Artikel 54.

Das zur Begleitung der deutschen Durchgangsbahnposten bestimmte deutsche Postpersonal ist, soweit es die Postgeschäfte gestatten, zu beschränken. Die einzelnen deutschen Postbeamten sollen mindestens ein Uniformabzeichen (Armband, Dienstmütze usw.) tragen. Außerdem haben sie als Ausweis eine unterstempelte Bescheinigung ihres vorgesetzten Postamts mit sich zu führen. Diese Bescheinigung ist in deutscher und polnischer Sprache auszustellen.

Zu Artikel 55.

Zur Aufsicht und zur Prüfung des Postbetriebes können im Bedarfsfalle deutsche Aufsichtsbeamte die deutschen Durchgangsbahnposten begleiten. Diese Aufsichtsbeamten müssen eine Fahrkarte II. Klasse für die zu befahrende Strecke lösen und neben ihrem Amtsausweis (Revisionsauftrag) bei sich führen.

Im Bedarfsfalle soll es auch den polnischen oder Danziger Aufsichtsbeamten unter denselben Bedingungen wie dem deutschen Aufsichtsbeamten gestattet sein, die deutschen Bahnposten auf ponischem und Danziger Gebiet zur Kontrolle des polnischen oder Danziger Begleitbeamten zu begleiten.

Zu Artikel 58.

Für die Beförderung der deutschen Briefbeutel durch polnisches oder Danziger Eisenbahnzugpersonal hat die deutsche Postverwaltung der polnischen oder Danziger Postverwaltung die von diesen verauslagten Gebühren in polnischer oder Danziger Währung zu erstatten. Diese Gebühren werden bemessen nach den Sätzen, die für die Beförderung polnischer oder Danziger Briefbeutel durch die Eisenbahnen beider Länder festgesetzt sind. Die Höhe dieser Gebühren wird der deutschen Postverwaltung von der polnischen oder Danziger Postverwaltung mitgeteilt werden.

Zu Artikel 59.

Für den Achskilometer der von deutschen Postwagen durchlaufenen polnischen Strecke zahlt die deutsche Postverwaltung an die polnische vom Tage des Inkrafttretens dieses Abkommens ab 83,2 Pf.

lignes de chemins de fer polonaises emprunté par les wagons-poste allemands, 83.2 pfg allemands en monnaie allemande. Cette somme comprend 80 pfg. pour le transport, 1 pfg. comme prime contre les risques, et 2.2 pfg. comme indemnité du personnel des postes polonais ou dantzikois employé au convoiement des wagons-poste.

Toutes les taxes mentionnées ci-dessus seront payées à l'administration des postes polonaise pour la circulation des wagons-poste allemands sur les lignes de chemins de fer de Dantzig exploitées par l'administration des chemins de fer polonaise, à partir du jour de la remise de l'administration des chemins de fer de Dantzig à la Pologne. Les chemins de fer polonais assumeront alors la même responsabilité que celle qui est stipulée à l'article 60. Jusqu'au jour de la remise des chemins de fer à la Pologne, il sera payé par l'administration des postes allemande à l'administration des postes polonaise uniquement pour le convoiement, par le personnel polonais, sur le territoire de Dantzig, 2.2 pfg. allemands par essieu-kilomètre.

Aussi longtemps que les lignes feroviaires de transit sur le territoire dantzikois seront soumises à l'administration ferroviaire dantzikoise, l' administration des postes allemande payera à la Ville libre de Dantzig également 80 pfg. allemands pour le transport et 1 pfg. allemand comme prime contre les risques, pour chaque essieu-kilomètre des lignes de chemin de fer dantzikoises parcourues.

Le décompte se fera de la manière prescrite ci-dessous pour la Pologne.

Les taxes à payer pour les essieux-kilomètres des wagons-poste allemands expédiés en transit seront soumises chaque année à une revision sur la demande de l'une des administrations intéressées. La demande de revision doit être présentée au plus tard un trimestre avant le 1er avril.

Les taux ainsi modifiés seront applicables dès le commencement de l'année budgétaire (dès le 1er avril).

Les taxes citées ci-dessus pour l'indemnité du personnel des postes convoyeur, seront payées seulement à l'administration des postes polonaise pour les essieux-kilomètres des lignes de chemins de fer polonaises ou dantzikoises parcourues par les ambulants allemands. L'administration des postes polonaise fera, le cas échéant, son décompte de ces taxes avec l'administration des postes dantzikoise.

Il n'y aura pas lieu, dans le calcul des indemnités pour les essieux-kilomètres, de tenir compte des fractions de kilomètre de moins d'une demie; les fractions de demi kilomètre et les fractions dépassant la demie seront comptées comme des kilomètres entiers.

deutsch in deutscher Währung. Hiervon gelten 80 Pf. für die Beförderung, 1 Pf. als Gefahrenprämie und 2,2 Pf. als Vergütung für die polnische oder Danziger Postbegleitung.

Alle oben bezeichneten Gebühren sollen der polnischen Postverwaltung für den Lauf der deutschen Postwagen auf den Eisenbahnlinien der Freien Stadt Danzig, die von der polnischen Eisenbahnverwaltung betrieben werden, von dem Tage der Uebernahme der Danziger Eisenbahnverwaltung durch Polen ab gezahlt werden. Die polnische Eisenbahnverwaltung wird dann dieselbe Verantwortung übernehmen, wie sie im Artikel 60 festgesetzt ist. Bis zum Tage des Uebergangs der Eisenbahnen an Polen werden von der deutschen Postverwaltung der polnischen Postverwaltung für die polnische Begleitung der deutschen Bahnposten über Danziger Gebiet 2,2 Pf. deutsch pro Achskilometer der durchfahrenen Danziger Strecken bezahlt.

Solange die Durchgangsstrecken auf Danziger Gebiet der Danziger Eisenbahnverwaltung unterstehen, werden von der deutschen Postverwaltung an die Freie Stadt Danzig ebenfalls 80 Pf. deutsch für den Posttransport und 1 Pf. deutsch als Gefahrenprämie für den Achskilometer der durchlaufenen Danziger Strecken vergütet.

Die Abrechnung erfolgt in derselben Weise, wie es nachstehend für Polen angegeben ist.

Die Sätze, die für die beförderten deutschen Bahnpostwagen für jeden Achskilometer zu zahlen sind, werden auf Antrag einer der beteiligten Verwaltungen jährlich einer Revision unterworfen. Der Antrag auf Revision muß spätestens ein Vierteljahr vor dem 1. April gestellt werden.

Die so geänderten Sätze sind mit Beginn des Rechnungsjahres (1. April) anzuwenden.

Die oben bezeichneten Begleitungsgebühren bezieht die polnische Postverwaltung für die von den deutschen Bahnposten durchlaufenen polnischen und Danziger Strecken allein und rechnet gegebenenfalls mit der Danziger Postverwaltung ab.

Bei Berechnung der Vergütung für die Achskilometer sind Bruchteile von Kilometern unter $1/2$ nicht zu berücksichtigen, von $1/2$ und mehr als volle Kilometer anzusetzen.

Dans la première moitié du premier mois de chaque trimestre chaque administration transmettra à l'autre un compte général des taxes à payer par celle-ci pour le trimestre écoulé. Ces comptes devront être renvoyés, approuvés ou rectifiés, dans la seconde moitié dudit mois. L'administration des postes allemande établira, d'après les comptes approuvés, un compte global établissant la balance entre le Doit et l'Avoir. La dette de l'administration allemande sera payée en monnaie allemande au plus tard dans la première moitié du second mois du trimestre à l'endroit désigné par l'administration des postes polonaise. La dette qui ne sera pas payée en temps prescrit sera augmentée des intérêts calculés à raison de 10% à partir du 16 du deuxième mois du trimestre.

Les administrations des postes polonaise et dantzikoise transmettront leur compte au „Kursbüro des Reichspostministeriums in Berlin“; l'administration des postes allemande transmettra le sien respectivement au Ministère des Postes et Télégraphes à Varsovie et à l'administration des postes dantzikoise. Les comptes concernant la restitution des frais de la transmission des „dépêches“ par les employés des chemins de fer polonais ou dantzikois seront échangés de la même manière. Le payement aura lieu en même temps que le payement des indemnités de transports, mais en monnaie polonaise ou dantzikoise.

Le décompte des redevances, en tant que celles-ci reviendront à l'administration des postes de la Ville libre de Dantzig, sera réglé par l'accord prévu au Règlement d'application à l'article 52.

A l'Article 60.

L'administration des chemins de fer allemande sera responsable des colis-postaux transportés dans les wagons-poste ou les fourgons clos, d'après les mêmes prescriptions et dans la même mesure que l'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise. Quant aux colis-postaux transportés à travers le territoire polonais et dantzikois dans les wagons-poste ou fourgons clos, la remise au personnel des chemins de fer allemand des wagons avec des scellés allemands intacts justifiera la supposition que le contenu des wagons n'est pas endommagé, à moins qu'il n'apparaisse d'une autre façon qu'une spoliation du wagon est survenue. Si les scellés sont endommagés ou enlevés, la supposition que le contenu du wagon a été spolié ou endommagé est fondée. Dans les cas où, d'après l'état des emballages des colis-postaux,

Jede Postverwaltung übersendet der anderen in der ersten Hälfte des ersten Vierteljahrmonats eine Rechnung über die von ihr zu fordernde Gesamtvergütung für das vorangegangene Vierteljahr. Die Rechnungen müssen in der zweiten Hälfte desselben Monats anerkannt oder berichtigt zurückgesandt werden. Auf Grund der anerkannten Rechnungen stellt die deutsche Postverwaltung eine Hauptrechnung unter Gegenüberstellung ihrer Schuld und Forderung auf. Die Schuld der deutschen Postverwaltung ist darauf spätestens in der ersten Hälfte des zweiten Vierteljahrmonats in deutscher Währung an die von der polnischen Postverwaltung bezeichnete Stelle abzuführen. Vom 16. des zweiten Vierteljahrmonats ab wird im Falle des Zahlungsverzuges die Schuld mit 10% verzinst.

Die polnische und Danziger Postverwaltung übersenden ihre Rechnungen an das „Kursbüro des Reichspostministeriums in Berlin“, die deutsche Postverwaltung die ihrigen an das "Post- und Telegraphenministerium in Warschau" oder an die Postverwaltung der Freien Stadt Danzig. Ueber die Erstattung der Kosten für Briefbeutelbeförderung durch polnisches oder Danziger Eisenbahnzugpersonal sind in gleicher Weise Rechnungen auszutauschen. Die Bezahlung hat gleichzeitig mit der Vergütung über die Beförderungskosten, jedoch in polnischer oder Danziger Währung zu erfolgen.

Die Abrechnung über die Gebühren, soweit sie der Postverwaltung der Freien Stadt Danzig zukommen, werden durch das in den Ausführungsbestimmungen zu Artikel 52 vorgesehene Uebereinkommen geregelt.

Zu Artikel 60.

Für die in verschlossenen Post- oder Güterwagen beförderten Pakete haftet die deutsche Eisenbahnverwaltung nach denselben Bestimmungen und in demselben Umfange wie die polnische und Danziger Eisenbahnverwaltung. Bezüglich der in verschlossenen Post- oder Güterwagen durch polnisches oder Danziger Gebiet beförderten Postpakete begründet die Wiederübergabe der Wagen mit unverletzten deutschen Plombenverschlüssen an das deutsche Eisenbahnpersonal die Vermutung, daß der Inhalt unverletzt ist, es sei denn, daß offensichtlich auf andere Weise eine Beraubung des Wagens eingetreten ist. Sind die Plomben verletzt oder beseitigt, so ist damit die Vermutung einer Beschädigung oder Beraubung des Wageninhalts begründet, und es tritt Ersatz ein, wenn nach dem Zustande der Paketumhüllungen entweder eine Beraubung offensichtlich vorliegt, oder wenn beim Fehlen von Paketen unzweifelhaft nachgewiesen

il est évident qu'il y a eu spoliation ou si, dans le cas de manque de colis, il est démontré que sans aucun doute les colis manquants ont été effectivement expédiés dans les wagons-poste ou dans les fourgons, il y a lieu de payer une indemnité.

wird, daß die fehlenden Pakete wirklich in den Post- oder Güterwagen befördert worden sind.

A l'Article 61.

Si les wagons-poste deviennent au cours de leur route inutilisables, la poste sera transbordée et réexpédiée aussi rapidement que possible.

Dans tous les cas, on fera alors son possible pour que le transport du courrier, des envois en valeur déclarée et des convoyeurs allemands puisse être effectué par le même train; le fourgon à bagages pourra être employé à cet effet. Cependant, si le transport par le même train n'est pas possible, lesdits courriers, envois en valeur déclarée et convoyeurs allemands seront envoyés par le train suivant. Les wagons-poste dételés devront être réparés et remis à l'administration des postes allemande le plus vite possible.

Les autorités allemandes seront tenues de rembourser aux services polonais en monnaie polonaise, et aux services dantzikois en monnaie dantzikoise tous les frais occasionnés par l'aide apportée par ceux-ci lors du transbordement de la poste allemande et pendant la continuation dudit transport, ainsi que pour la réparation des wagons-poste endommagés.

Zu Artikel 61.

Die unterwegs laufunfähig gewordenen Wagen sind umzuladen; das Postgut ist beschleunigt weiterzubefördern.

Auf jeden Fall ist jedoch die Brief- und Geldpost nebst dem deutschen Begleitpersonal möglichst noch mit demselben Zuge, eventuell im Packwagen, jedenfalls aber, wenn die Beförderung mit demselben Zuge nicht möglich ist, mit dem nächsten geeigneten Zuge weiterzubefördern. Die ausgesetzten Bahnpostwagen sind beschleunigt instandzusetzen und der deutschen Postverwaltung wieder zuzuführen.

Die deutsche Eisenbahnverwaltung hat die für die Hilfeleistung bei der Umladung und Weiterbeförderung sowie für die Instandsetzung der Bahnpostwagen tatsächlich erwachsenen Ausgaben den polnischen Dienststellen in polnischer Währung, den Danziger Dienststellen in Danziger Währung zu erstatten.

A l'Article 62.

1° Seront mis à la disposition de l'Allemagne pour les échanges directs:

les fils télégraphiques n°s 4, 25, 37, 96, 122, 159, 1093, 1098, 2028, 2276, 5094, 5095, 5096;

les circuits téléphoniques n°s F 500, F 986, F 7250, F 10602;

les points extrêmes de ces fils et les têtes de lignes de ces circuits doivent se trouver d'un côté en Prusse Orientale et de l'autre côté dans l'autre partie de l'Allemagne. Les administrations sont libres de changer les numéros des fils. Lorsqu'un changement est opéré par une administration, celle-ci doit en informer l'autre. Si à l'avenir l'un ou l'autre de ces fils ou circuits devenait nécessaire pour le trafic international, l'administration polonaise procurerait d'autres voies pour autant que son propre trafic le lui permettrait.

2° La Pologne et la Ville libre de Dantzig s'engagent:

a) à maintenir les fils et les circuits en bon état d'exploitation;

Zu Artikel 62.

1. Deutschland werden folgende Leitungen für den unmittelbaren Verkehr zur Verfügung gestellt:

die Telegraphenleitungen Nr. 4, 25, 37, 96, 122, 159, 1093, 1098, 2028, 2276, 5094, 5095, 5096;

die Fernsprechleitungen Nr. F 500, F 986, F 7250, F 10602;

die Enden dieser Leitungen und die Kopfstationen müssen beide in Ostpreußen und in dem übrigen Deutschland liegen. Die Aenderung der Nummern bleibt den Verwaltungen vorbehalten. Von der Aenderung ist der anderen Verwaltung Mitteilung zu machen. Sollte in Zukunft eine dieser Telegraphen- und Fernsprechleitungen für den internationalen Verkehr gebraucht werden, so wird die polnische Verwaltung Ersatz stellen, soweit sie dazu nach Maßgabe ihres eigenen Verkehrs in der Lage ist.

2. Die polnische und die Danziger Verwaltung verpflichten sich:

a) die Telegraphen- und Fernsprechleitungen in gutem Betriebszustande zu erhalten.

b) à faire effectuer, sur la demande de l'Allemagne, dans des délais suffisants, des expériences en vue d'éprouver l'état électrique des fils et des circuits et de délimiter leur fonctionnement défectueux;

c) à mettre à la disposition de l'Allemagne sur leurs deux frontières des postes de vérification et à maintenir en bon état ces derniers, ainsi que les autres postes de vérification;

d) à prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître le plus vite possible chaque irrégularité dans le fonctionnement;

e) à obliger leurs bureaux télégraphiques à communiquer aux bureaux allemands intéressés les résultats de leurs recherches ainsi que tous les renseignements utiles, et cela en vue de déterminer la nature et l'endroit du dérangement, ainsi qu'en vue de rétablir au plus vite les communications.

3° En cas de dérangement des communications sur le territoire dantzikois ou polonais, la Pologne et la Ville libre de Dantzig seront prêtes à remplacer, s'il est possible, les fils ou les circuits devenus inexploitables. Pour les jours où le fil ou le circuit dérangé n'aura pu être remplacé, et où à cause du dérangement d'un fil télégraphique ou téléphonique sur le territoire polonais ou dantzikois, la communication sur la ligne en question sera interrompue au moins pendant huit heures de la journée (8 heures du matin à 8 heures du soir), l'Allemagne sera autorisée à déduire une somme correspondante de la rétribution fixée à l'article 64 pour l'utilisation des fils télégraphiques et téléphoniques.

4° L'administration allemande est prête à fournir, sur demande et contre remboursement des frais, les matériaux nécessaires à l'entretien des fils et des circuits précités.

5° L'administration allemande déterminera les bureaux qui seront autorisés à utiliser ces fils et ces circuits, de même qu'elle déterminera les systèmes d'appareils à l'aide desquels l'exploitation devra se faire. C'est également à cette administration qu'il appartiendra de prendre toutes les dispositions pour augmenter le rendement d'un fil ou d'un circuit; elle décidera notamment si un circuit téléphonique devra être employé pour la transmission des télégrammes.

Les administrations polonaise et dantzikoise sont prêtes à exécuter, sur demande et contre remboursement des frais, les croisements et les changements nécessaires, pour autant que cela ne porte pas préjudice à leur propre exploitation.

b) auf Verlangen in angemessener Frist die zur Prüfung des elektrischen Zustandes und der Stromverhältnisse und zur Fehlereingrenzung nötigen Untersuchungsverbindungen ausführen zu lassen,

c) die Untersuchungsstellen an beiden Grenzen ihres Gebiets Deutschland zur Verfügung zu stellen und diese wie auch die übrigen Untersuchungsstellen zu unterhalten,

d) für rasche Fehlerbeseitigung zu sorgen,

e) ihre Telegraphenanstalten anzuweisen, zum Zwecke der Feststellung, welcher Art die Störung ist und wo sie liegt, die Ergebnisse ihrer Untersuchungen und alle für eine rasche Wiederherstellung der Leitungen dienlichen Auskünfte den beteiligten deutschen Anstalten mitzuteilen.

3. Die polnische und die Danziger Verwaltung sind bereit, beim Auftreten von Fehlern auf polnischem oder Danziger Gebiet, wenn angängig, Ersatz für nicht betriebsfähige Telegraphen- und Fernsprechleitungen zu stellen. Für solche Tage, an denen Ersatz für eine gestörte Telegraphen- und Fernsprechleitung nicht gestellt werden kann und an denen infolge Störungen auf polnischem oder Danziger Gebiet der Betrieb in dieser Telegraphen- oder Fernsprechleitung mindestens acht Tagesstunden (zwischen 8 Uhr vormittags und 8 Uhr nachmittags) hat ruhen müssen, darf Deutschland von der im Artikel 64 festgesetzten Vergütung für die Benutzung der Leitung einen entsprechenden Betrag abziehen.

4. Die deutsche Verwaltung ist bereit, auf Wunsch die zur Unterhaltung der vorgenannten Telegraphen- und Fernsprechleitungen nötigen Baustoffe gegen Kostenerstattung zur Verfügung zu stellen.

5. Die deutsche Verwaltung bestimmt, zwischen welchen Anstalten und mit welchen Apparatsystemen die Telegraphen- und Fernsprechleitungen betrieben werden, ebenso trifft sie alle Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit einer Telegraphen- und Fernsprechleitung zu steigern, und entscheidet namentlich, ob eine Fernsprechleitung zum Telegraphieren benutzt werden darf.

Auf Wunsch sind die polnische und die Danziger Verwaltung unbeschadet der eigenen Betriebsverhältnisse bereit, die etwa erforderlichen Kreuzungen und Aenderungen gegen Kostenerstattung auszuführen.

Les appareils et les matériaux nécessaires à cet effet seront fournis, sur demande, par l'administration allemande. L'intercalation des postes de translation n'entre pas en ligne de compte.

A l'Article 64.

1° Chaque mois sera compté comme comprenant 30 jours, pour le calcul de la somme mensuelle à payer à forfait. Dans le cas où l'administration allemande renoncerait à l'utilisation d'un fil ou d'un circuit, le payement d'une part correspondante de la rétribution cesserait du jour où le fil serait rendu.

2° Les rétributions devront être payées par trimestre en monnaie allemande, dans la première moitié du second mois du trimestre suivant, et cela à l'endroit désigné par l'administration polonaise. Dans le cas où le payement n'aura pas été effectué en temps utile, la dette devra porter un intérêt à raison de 10% à partir du 16 du second mois du trimestre en question.

A l'Article 66.

1° La somme que la Pologne aura à payer à l'Allemagne pour le transport des envois postaux effectué par l'Allemagne sera calculée conformément à la prescription du Règlement d'application à l'article 59, et sera versée en monnaie allemande.

2° Seront mis à la disposition de l'administration polonaise les fils télégraphiques n°s 1043 et 267 et le circuit téléphonique n° D 5269 sur la rive droite de la Vistule.

La rétribution due pour ces fils et pour le circuit devra être calculée de la même façon que la rétribution à payer par l'administration allemande, c'est-à-dire sur la base de la taxe par mot et d'après le tarif télégraphique allemand. Cette somme sera portée au profit de l'Allemagne sur le compte concernant les fils télégraphiques et téléphoniques.

3° A l'exception des dispositions sous 4 à l'article 62 et sous 2 à l'article 64, et sous réserve des dispositions mentionnées ci-dessus sous 1 et 2, les stipulations du présent Règlement d'application seront appliquées d'une manière analogue au trafic polonais sur la rive droite de la Vistule.

Navigation.

A l'Article 70.

Les personnes mentionnées à l'article 69 pourront descendre à terre:

1° aux points d'abordage à communiquer suivant à l'article 70 pour y séjourner passagèrement, c'est-à-dire jusqu'à une durée de trois heures sans sortie du district communal;

Die nötigen Apparate und Baustoffe wird auf Wunsch die deutsche Verwaltung liefern. Die Einfügung von Uebertragungsstellen bleibt ausgeschlossen.

Zu Artikel 64.

1. Bei der monatlichen Pauschvergütung wird der Monat zu 30 Tagen gerechnet. Verzichtet die deutsche Verwaltung auf eine Telegraphen- und Fernsprechleitung, so hört die Zahlung der anteilmäßig zu berechnenden Vergütung mit dem Tage der Rückgabe der Leitung auf.

2. Die Vergütungen sind vierteljährlich in deutscher Währung in der ersten Hälfte des zweiten Monats des nächstfolgenden Kalendervierteljahres zu zahlen, und zwar an die von der polnischen Verwaltung bezeichnete Stelle. Vom 16. des zweiten Vierteljahrmonats an wird im Falle des Zahlungsverzuges die Schuld mit 10% verzinst.

Zu Artikel 66.

1. Der Betrag, den Polen an Deutschland für die Beförderung der Postsendungen durch Deutschland zu zahlen hat, wird gemäß den Vorschriften der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 59 berechnet und in deutscher Währung bezahlt.

2. Der polnischen Verwaltung werden auf dem rechten Weichselufer die Telegraphenleitungen Nr. 1043 und 267, die Fernsprechleitung Nr. D 5269 zur Verfügung gestellt.

Die hierfür fällige Vergütung der polnischen Verwaltung ist in derselben Weise wie die der deutschen Verwaltung auf Grund des deutschen Telegrammworttarifs zu berechnen. Dieser Betrag ist Deutschland bei der Abrechnung über die Telegraphen- und Fernsprechleitungen gutzubringen.

3. Mit Ausnahme der Bestimmungen unter Ziffer 4 zu Artikel 62 und unter 2 zu Artikel 64 und vorbehaltlich der vorstehenden Bestimmungen (Ziffer 1 und 2) gelten die Festsetzungen dieser Ausführungsbestimmungen sinngemäß für den polnischen Verkehr auf dem rechten Weichselufer.

Schiffahrt.

Zu Artikel 70.

Die im Artikel 69 genannten Personen dürfen an Land gehen:

1. an den gemäß Artikel 70 vorgesehenen Anlegeorten zum vorübergehenden Aufenthalt bis zur Dauer von drei Stunden innerhalb des Gemeindebezirks;

2° en d'autres points, seulement si des raisons importantes de nature personnelle ou technique le demandent.

Dans les cas mentionnés sous 1°, la police locale aura le droit d'accorder la permission d'un séjour dépassant trois heures, ainsi que la permission de sortir du district communal, et fera à cet effet une mention sur le passeport.

Dans les cas mentionnés sous 2°, un rapport sur l'incident sera présenté sans délai par la personne descendue au bureau de police ou de douane le plus proche. Il ne sera pas permis aux personnes descendues de s'occuper d'autres affaires que celles qui ont causé le stationnement.

A l'Article 72.

Si dans un cas urgent les personnes mentionnées à l'article 69 sont obligées de retourner à leur domicile, elles s'adresseront au bureau de police le plus proche, lequel, après avoir examiné le cas, certifiera la nécessité du départ et le droit au retour.

Munies de cette autorisation, les personnes intéressées s'adresseront à l'autorité administrative indiquée par la police, laquelle autorité délivrera gratuitement le permis de sortie, ainsi que le permis de retour par terre jusqu'au navire; le permis de retour ne sera valable que pendant la validité du visa du transit. Une mention du permis de sortie et de retour, indiquant la route à suivre dans les deux directions, sera faite sur le passeport.

Douane.

Trafic Ferroviaire.

Trafic des voyageurs.

Aux Articles 78—82.

Transit Privilégié.

1° Les bagages enregistrés seront gardés sous scellé pendant le transit.

A l'arrivée du train à la station-frontière, le convoyeur douanier du pays de transit mettra le scellé sur le fourgon douanier des bagages sans aucune formalité de remise en détail.

A la sortie de la station-frontière, le même agent devra s'assurer de l'intégrité du scellé.

2° Le cas échéant, le pays de transit fera accompagner les trains dès la dernière gare de départ du pays expéditeur. L'escorte pourra également accompagner les trains jusqu'à la première station du pays expéditeur.

Sur la ligne Lauenburg—Dantzig—Marienburg le convoiement douanier sera assuré comme suit:

entre la frontière allemande-polonaise et Zoppot, par les agents de la douane polonaise; entre Zoppot et Marienburg, par ceux de la douane de Dantzig.

2. an anderen Orten nur, wenn wichtige Gründe persönlicher oder technischer Art es erfordern.

In dem unter 1 erwähnten Falle kann die Ortspolizeibehörde die Erlaubnis zur Verlängerung des dreistündigen Landaufenthalts oder zum Verlassen des Gemeindebezirks geben; zu diesem Zweck ist ein Vermerk im Paß zu machen.

In dem zu 2 erwähnten Falle hat sich die an Land gegangene Person unverzüglich bei der nächsten Polizei- oder Zollstelle zu melden. Die an Land gegangenen Personen dürfen sich nur mit den Angelegenheiten beschäftigen, welche den Aufenthalt verursacht haben.

Zu Artikel 72.

Wenn die im Artikel 69 genannten Personen aus dringlichen Gründen in ihre Heimat zurückkehren müssen, haben sie sich bei der nächsten Polizeistelle zu melden, welche nach Prüfung des Falles die Notwendigkeit der Abreise und das Recht zur Rückkehr bescheinigt.

Mit dieser Bescheinigung müssen sich die genannten Personen an die ihnen von der Polizei bezeichnete Verwaltungsbehörde wenden, welche die Ausreiseerlaubnis und die Erlaubnis zur Rückkehr zu Lande bis zum Schiff unentgeltlich erteilt; die Rückreiseerlaubnis gilt nur innerhalb der Gültigkeitsdauer des Durchgangsvisums. Ueber die Ausreise- und Wiedereinreiseerlaubnis wird ein Vermerk in den Paß aufgenommen, wobei gleichzeitig der Ausreise- und Rückreiseweg anzugeben ist.

Zollwesen.

Eisenbahnverkehr.

Personenverkehr.

Zu Artikel 78 bis 82.

Privilegieter Verkehr.

1. Das eingeschriebene Gepäck wird für die Durchfuhr unter Raumverschluß gelegt.

Bei der Ankunft des Zuges in der Grenzstation wird der Zollbegleiter des Durchgangslandes den Zollverschluß an den Zollgepäckraum ohne förmliche Uebernahme der Stücke legen.

Derselbe hat beim Austritt aus der Grenzstation die Unverletztheit des Verschlusses festzustellen.

2. Unter Umständen darf das Durchgangsland die Züge von der letzten Abgangsstation des Versandlandes begleiten lassen. Die Begleitung kann auch bis zur ersten Station des Versandlandes mitfahren.

Die zollseitige Begleitung auf der Linie Lauenburg—Danzig—Marienburg wird wie folgt geregelt:

Zwischen der deutsch-polnischen Grenze und Zoppot wird sie durch polnische, zwischen Zoppot und Marienburg durch Danziger Zollbeamte ausgeübt.

Sur la ligne Chojnice–Tczew–Marienburg, la Pologne convoiera les trains circulant entre Chojnice et Tczew, et la Ville libre de Dantzig fournira le convoiement entre Tczew et Marienburg.

Une modification à cet égard pourra intervenir par un accord entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig.

Les fonctionnaires convoyeurs auront uniquement pour mission, en ce qui concerne le transit, de veiller à l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention.

Les organes de douane convoyant les trains de transit sont obligés de porter une marque les désignant comme fonctionnaires de convoiement. En outre, ils devront être pourvus, pour justifier leur caractère officiel, d'un certificat portant le sceau de leur bureau d'attache. Ce certificat doit être rédigé en langues allemande et polonaise.

Il sera interdit aux voyageurs d'ouvrir les portières des wagons. Les fenêtres ne peuvent être ouvertes qu'en cours de route exclusivement du côté du couloir. Si, pour les motifs basés sur les nécessités du service ferroviaire, ou par suite d'accident, les voyageurs sont obligés de descendre temporairement du train, ils resteront, avec leurs bagages, placés sous la surveillance des agents douaniers jusqu'au moment de la continuation du voyage.

3° Chaque train privilégié sera convoyé par deux convoyeurs. Chaque partie aura cependant le droit, si elle le juge nécessaire, d'en augmenter le nombre en ajoutant un convoyeur additionnel pour chaque série de quatre wagons.

Le pays bénéficiaire du trafic en transit sera obligé de rembourser au pays de transit la moitié des frais du convoiement.

Ces frais seront calculés d'après les règlements au sujet des appointements, des indemnités de déplacement, etc., qui sont appliqués dans le pays de transit aux agents et aux employés des deux classes les plus basses.

Pour faciliter les comptes, on devra fixer la somme forfaitaire à payer aux agents et aux employés d'après la moyenne pour chaque classe entre le taux maximum et minimum de l'échelle des appointements, en y ajoutant les indemnités pour le parcours.

Les frais seront remboursés pour chaque trimestre écoulé, d'après une liste qui sera envoyée par le pays de transit au pays expéditeur.

Le décompte sera fait: de la part de l'Allemagne par „Die Abteilung für Zölle und Ver-

Auf der Linie Konitz—Dirschau—Marienburg begleitet Polen die Züge zwischen Konitz und Dirschau; die Freie Stadt Danzig stellt die Begleitung zwischen Dirschau und Marienburg.

Eine Aenderung in dieser Anordnung kann im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig stattfinden.

Die Begleitbeamten sind bezüglich des Durchgangsverkehrs nur befugt, für die Innehaltung der in diesem Abkommen enthaltenen Vorschriften Sorge zu tragen.

Sie sollen ein Dienstabzeichen, das sie als Begleitbeamte ausweist, tragen. Außerdem bedürfen sie als Ausweis einer unterstempelten Bescheinigung über ihren dienstlichen Charakter. Diese Bescheinigung ist in deutscher und polnischer Sprache auszustellen.

Das Oeffnen der Wagentüren ist den Reisenden verboten. Die Fenster dürfen nur während der Fahrt und auf der Gangseite geöffnet werden. Sollten die Reisenden den Zug aus eisenbahndienstlichen Gründen oder infolge eines Unfalls verlassen müssen, so bleiben sie mit ihrem Gepäck bis zur Weiterfahrt unter Zollaufsicht.

3. Jeder privilegierte Zug wird durch zwei Begleiter begleitet. Wenn sich diese Anzahl als ungenügend erweisen sollte, behält sich jeder Teil vor, die Anzahl der Begleiter durch einen Zusatzbegleiter für je vier Wagen zu erhöhen.

Das durchgangsberechtigte Land verpflichtet sich, dem Durchgangslande die Hälfte der Begleitungskosten zu erstatten.

Diese Kosten werden berechnet auf Grund der Besoldungs-, Reisekosten- usw. -Bestimmungen, welche im Durchgangslande auf die beiden niedrigsten Beamten- oder Angestelltengruppen angewendet werden.

Zur Erleichterung der Berechnung wird der den Beamten und Angestellten zu zahlende Betrag pauschaliert, und zwar so, daß für jede Beamten- und Angestelltengruppe ein Durchschnittsbetrag gebildet wird, der sich aus dem Mittel zwischen Höchst- und Mindesteinkommen und den Reisegeldzuschüssen berechnet.

Die Kosten werden für jedes abgelaufene Vierteljahr erstattet auf Grund einer Aufstellung, die von dem Durchgangsland dem Versandlande zu übersenden ist.

Als Abrechnungsstellen werden deutscherseits die „Abteilung für Zölle und Verbrauchssteuern des

brauchssteuern des Landesfinanzamts Königsberg" et, de la part de la Pologne, par l'administration des douanes à Poznań.

Le pays bénéficiaire du transit sera tenu de payer la somme due au pays de transit 40 jours après que le compte lui sera parvenu.

Ce terme écoulé, la somme due sera productive d'intérêts à raison de 5 % par an.

Le payement se fera dans la monnaie du pays créditeur.

Les bureaux de décompte se communiqueront mutuellement quelles caisses seront chargées d'effectuer et de recevoir le payement.

Au cas où la Ville libre de Dantzig sera créditrice ou débitrice des frais de convoiement, la liquidation de l'Avoir ou du Doit dantzikois se fera par l'intermédiaire de la Pologne, qui réglera ce compte avec la Ville libre de Dantzig par voie d'un arrangement spécial.

Landesfinanzamts Königsberg" und polnischerseits die Zolldirektivbehörde in Posen bestimmt.

Die Zahlung hat binnen 40 Tagen nach Eingang der Rechnung bei der Abrechnungsstelle des zahlungspflichtigen Landes zu erfolgen.

Erfolgt die Zahlung nicht fristgemäß, so ist die geschuldete Summe mit 5 % zu verzinsen.

Die Zahlung erfolgt in der Währung des forderungsberechtigten Landes.

Die Abrechnungsstellen werden sich gegenseitig die zahlenden und empfangenden Kassen mitteilen.

Falls die Freie Stadt Danzig in bezug auf die Begleitungskosten forderungsberechtigt oder zahlungspflichtig sein sollte, geschieht die Abwicklung der Danziger Forderungen oder Schulden durch Polen, das diese Abrechnung mit der Freien Stadt Danzig auf dem Wege eines besonderen Uebereinkommens regeln wird.

Transit Ordinaire.

1º Les bagages enregistrés des voyageurs traversant le territoire étranger en transit ordinaire seront séparés, au fourgon, des autres bagages, et mis en tas spéciaux de bagages de transit.

Le garde-bagages inscrira ces bagages sur des listes d'après le formulaire prescrit, imprimées en allemand et en polonais. Il y aura à dresser une liste spéciale pour chaque bureau douanier de sortie. Le garde-bagages remettra deux expéditions de chaque liste au bureau de douane de la gare-frontière du pays expéditeur.

Ce bureau vérifiera par visite générale les indications de la liste, certifiera l'exactitude de cette dernière en y apposant son cachet officiel, et déterminera le délai dans lequel les bagages énumérés dans la liste devront être remis au bureau de rentrée du pays expéditeur.

Chaque colis-bagage sera pourvu, par le bureau douanier de sortie du pays expéditeur, d'une marque douanière dont le modèle sera établi par les autorités intéressées, et portant l'inscription: „Bagage de transit ayant passé la douane, de . . . pour . . .".

2º Une expédition de la liste vérifiée et certifiée accompagnera les bagages de transit pendant la traversée du territoire de transit.

A cet effet, le bureau douanier de sortie du pays expéditeur remettra la liste au garde-bagages du train sortant, qui devra la remettre au bureau douanier d'entrée du pays de transit.

Gewöhnlicher Verkehr.

1. Das eingeschriebene Gepäck der im gewöhnlichen Durchgangsverkehr das fremde Gebiet durchfahrenden Personen wird als Durchfuhrgepäck im Packwagen gesondert von dem übrigen Gepäck gestapelt.

Der Packmeister führt über dieses Gepäck besondere Verzeichnisse nach vorgeschriebenem Muster mit deutschem und polnischem Vordruck für jedes in Betracht kommende Grenzausgangsamt; davon übergibt er zwei Ausfertigungen dem Zollamte des Grenzbahnhofs des Versandlandes.

Dieses Zollamt prüft durch allgemeine Zollnachschau die Richtigkeit der Angaben des Verzeichnisses, bescheinigt sie unter Beidrückung des Amtsstempels und bestimmt darauf die Frist, binnen welcher das darin aufgeführte Gepäck dem bezeichneten Wiedereingangsamte des Versandlandes zuzustellen ist.

Jedes Gepäckstück wird von dem Ausgangszollamte des Versandlandes mit einer Zollmarke beklebt, deren Muster die beteiligten Stellen festlegen werden und die Aufschrift trägt: „Durchfuhrzollgepäck von . . . . nach . . . .".

2. Eine Ausfertigung des geprüften und bescheinigten Verzeichnisses begleitet das Durchfuhrgepäck auf der Durchfahrt durch das Durchgangsgebiet.

Zu diesem Zwecke wird das Verzeichnis von dem Ausgangszollamte des Versandlandes dem Packmeister des ausgehenden Zuges übergeben, welcher es beim Eingangszollamte des Durchgangslandes abgibt.

Ce dernier bureau vérifiera, à l'appui de la liste, s'il ne manque aucune des pièces de bagages de transit, certifiera l'exactitude de la liste, et la remettra au garde-bagages du train en question. Le garde-bagages transmettra la liste au bureau douanier de sortie du pays de transit.

Ce dernier bureau procédera de la même façon, et remettra la liste au garde-bagages du train sortant afin qu'il la remette au bureau douanier d'entrée du pays expéditeur.

Le garde-bagages remettra la liste à ce dernier bureau et présentera les bagages de transit à la visite douanière générale, qui devra se faire autant que possible dans le fourgon. Dans le cas où il serait constaté par cette visite que les pièces de bagages arrivées inviolées correspondent quant au nombre aux inscriptions de la liste, les pièces pourront continuer la route.

Dans le cas où l'un ou l'autre des bureaux douaniers intéressés constaterait, lors de l'examen de la liste, qu'il n'y a pas conformité entre les inscriptions de celle-ci et le nombre de pièces de bagages, ou que ces dernières ont été ouvertes ou spoliées, le fait devra être établi par les autorités ferroviaires et douanières de l'endroit de la découverte, soit sur la liste même, soit sur une fiche à part à annexer à la liste en question.

3° Autant que la course de la voiture le permet, les bagages enregistrés des voyageurs traversant le territoire en transit ordinaire seront mis, pour la traversée, dans un espace cadenassé ou plombé du fourgon. Dans ce cas, ils seront traités, au point de vue douanier, comme les bagages enregistrés transportés en trains privilégiés.

4° Les bagages à main des voyageurs en transit ordinaire ne devront contenir que des provisions de voyage. Des marchandises de valeur commerciale ne pourront pas être transitées en petits bagages. Elles devront être déposées comme bagages enregistrés. Les petits bagages seront soumis à la visite douanière ordinaire.

Trafic des marchandises.

Aux Articles 83—85.

1° La garde des marchandises s'effectuera:

pour les wagons couverts, par l'apposition d'un scellé douanier au wagon;

pour les wagons ouverts, et pour ceux des wagons couverts auxquels il n'est pas possible d'appliquer le scellé douanier à cause du convoiement des marchandises (p. e. wagons de bêtes, etc.), d'après la décision des offices douaniers.

2° Pour chaque train, l'administration ferroviaire dressera une liste de train concernant les

Dieses Eingangszollamt prüft das Vorhandensein des Durchfuhrgepäcks nach dem erhaltenen Verzeichnisse, bescheinigt darin die Richtigkeit und übergibt es dem Packmeister des Zuges zur Weiterübermittlung an das Ausgangszollamt des Durchgangslandes.

Dieses Ausgangszollamt verfährt ebenso und übergibt das Verzeichnis dem Packmeister des ausfahrenden Zuges zur Abgabe bei dem Eingangszollamte des Versandlandes.

Beim Eingangszollamte des Versandlandes gibt der Packmeister das Verzeichnis ab und stellt das Durchfuhrgepäck nach Möglichkeit im Packwagen zur allgemeinen Zollnachschau. Ergibt diese Prüfung die Uebereinstimmung mit den vorhandenen unverletzten Gepäckstücken, so erfolgt deren Freigabe für die Weiterbeförderung.

Ergibt die Prüfung des Verzeichnisses durch eines der bezeichneten Zollämter, daß die Zahl der Packstücke mit den Angaben des Verzeichnisses nicht übereinstimmt, oder daß die Packstücke geöffnet oder geraubt sind, so ist der Tatbestand durch Eisenbahn- und Zollbehörde am Orte der Entdeckung schriftlich entweder auf dem Verzeichnisse selbst oder in einer Beilage festzustellen.

3. Sofern es nach dem Wagenlauf angängig ist, wird das eingeschriebene Gepäck der im gewöhnlichen Durchgangsverkehr durchfahrenden Personen im Packwagen während der Durchfahrt unter Raumverschluß gelegt und in diesem Fall zollamtlich wie das eingeschriebene Gepäck in privilegierten Zügen behandelt.

4. Das Handgepäck der Reisenden im gewöhnlichen Durchgangsverkehr soll nur Reisebedürfnisse enthalten; Handelsware darf als Handgepäck nicht durchgeführt werden, sondern muß als eingeschriebenes Gepäck aufgegeben werden. Das Handgepäck unterliegt der gewöhnlichen Zollnachschau.

Güterverkehr.

Zu Artikel 83 bis 85.

1. Sicherung der Waren erfolgt:

bei gedeckten Wagen durch Zollverschluß des Wagens,

bei offenen Wagen und bei denjenigen gedeckten Wagen, deren Zollverschluß wegen der mitfahrenden Begleitung ausgeschlossen ist (z. B. bei Tieren usw.), nach Ermessen der Zollbehörde.

2. Bei jedem Zuge muß über die das Durchgangsland durchlaufenden Wagen eine Zugliste von

wagons de transit. Cette liste sera rédigée d'après un formulaire adopté d'un commun accord par l'autorité ferroviaire et par l'autorité douanière, en allemand et en polonais. Deux exemplaires de cette liste sont destinés aux autorités douanières allemandes et trois aux autorités douanières polonaises.

Avec la liste de train devant être remise aux offices douaniers des frontières, seront à remettre aux mêmes offices les lettres de voiture. En outre, pour les charges collectives de colis, une liste de chargement de chaque wagon, en deux exemplaires, sera remise à chacun des deux offices douaniers de la frontière.

Les changements apportés à la composition du train ou au contenu des wagons, ainsi qu'aux scellés, devront être mentionnés dans la liste de train. Plusieurs wagons vides qui se suivent pourront être indiqués en bloc.

L'autorité douanière du pays expéditeur inscrira sur la liste de train un terme pour la remise des wagons de transit au bureau de douane de rentrée du pays expéditeur. Ce terme sera fixé par un accord à intervenir entre les autorités ferroviaires et les autorités douanières de la station de sortie du pays expéditeur.

Lors du passage dans le pays de transit, l'office douanier de sortie du pays expéditeur et l'office douanier d'entrée du pays de transit certifieront sur la liste de train que les wagons de transit ont été mis sous scellé douanier.

3º Les documents qui concernent les envois du trafic soumis au contrôle des douanes ou des contributions devront être joints à la liste de train.

4º Si des wagons de marchandises sont accrochés à des trains omnibus, ces wagons seront soumis au même traitement douanier que les trains de marchandises.

5º La levée temporaire du scellé douanier par le pays de transit ne pourra s'effectuer que dans les cas prévus par les dispositions de la présente Convention et pour des nécessités impérieuses du service des chemins de fer. Le transbordement ne sera autorisé qu'en cas d'accident. Dans ces cas, le traitement douanier à suivre devra être conforme aux règlements en vigueur dans le pays de transit. Le transbordement des marchandises, la levée de scellé, leurs causes, ainsi que le renouvellement du scellé, devront être certifiés sur la liste de train, et éventuellement sur les documents concernant les douanes ou les contributions.

Si en cours de route un scellé est brisé, soit intentionnellement, soit accidentellement, si un wagon est dévalisé ou si des marchandises sont dérobées, il sera procédé de la même manière que dans le cas de levée temporaire de scellé

der Bahnverwaltung gefertigt werden nach einem Muster mit deutschem und polnischem Vordruck, das in gegenseitigem Einverständnis der Bahn- und Zollbehörden entworfen ist. Von dieser Zugliste sind zwei Ausfertigungen für die deutschen Zollbehörden und drei für die polnischen Zollbehörden bestimmt.

Den Grenzzollämtern werden mit den Zuglisten die Frachtbriefe zur Verfügung gestellt. Außerdem sind den beiden Grenzzollämtern über Stückgutssammelladungen Ladelisten über jeden Wagen in zwei Ausfertigungen zu übergeben.

Veränderungen in der Zusammensetzung des Zuges oder in dem Inhalt der Wagen und an den Verschlüssen sind in der Zugliste zu vermerken. Mehrere aufeinanderfolgende leere Wagen brauchen nur summarisch angegeben zu werden.

In der Zugliste ist vom Ausgangszollamte des Versandlandes eine Frist für die Gestellung der das Durchgangsland durchlaufenden Wagen beim Wiedereingangszollamt des Versandlandes zu setzen. Die Bemessung der Frist erfolgt nach Vereinbarung der Eisenbahn- und Zollbehörden des Ausgangsbahnhofs des Versandlandes.

Beim Uebergang in das Durchgangsland bescheinigen das Ausgangszollamt des Versandlandes und das Eintrittszollamt des Durchgangslandes in der Zugliste, daß die durchlaufenden Wagen unter Zollverschluß genommen sind.

3. Papiere über Sendungen des unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehenden Verkehrs sind der Zugliste anzufügen.

4. Werden Güterwagen in Personenzüge eingestellt, so werden diese Wagen zollamtlich wie bei Güterzügen behandelt.

5. Die vorübergehende Oeffnung des Zollverschlusses durch das Durchgangsland ist nur in den durch diesen Vertrag vorgesehenen Fällen und aus zwingenden Gründen des Eisenbahndienstes, die Umladung nur aus Betriebsrücksichten zuläſſig. In solchen Fällen regelt sich die zollamtliche Behandlung nach den Bestimmungen des Durchgangslandes. Die Umladung der Güter, die Oeffnung des Zollverschlusses und ihre Ursachen sowie die Erneuerung des Verschlusses sind in der Zugliste und in etwaigen Zoll- und Steuerpapieren zu beurkunden.

Wird ein Verschluß unterwegs absichtlich oder durch zufällige Umstände verletzt oder liegt eine Beraubung von Wagen oder Waren vor, so ist ebenso wie bei vorübergehender Oeffnung von Verschlüssen oder bei Umladung zu verfahren, jedoch hat eine

ou de transbordement de marchandises; toutefois ce fait devra, si possible, être ensuite constaté en présence de fonctionnaires de la douane. Les mesures prises et leurs motifs devront être certifiés sur la liste de train et sur les documents concernant les douanes et les contributions, auxquels devront être annexés les procès-verbaux.

L'expédition des wagons qui ont subi de ce chef un retard aura lieu par le train suivant.

6⁰ Les wagons de transit sortant du pays de transit seront remis à l'autorité ferroviaire de la station d'échange et à l'autorité douanière de la station-frontière douanière du pays expéditeur. Leur acceptation sera certifiée sur la liste de train. Les réclamations qui pourraient être faites à cette occasion, seront mentionnées et traitées à part.

Trafic par Eau.

A l'Article 87.

1⁰ Les colis qui sont soumis à des droits de douane d'après les lois du pays de transit ne pourront être transportés que mis sous scellé.

Les marchandises soumises à des droits de douane, et qu'il n'est pas possible de mettre sous scellé, et les grosses marchandises soumises à des droits de douane qui se trouvent dans les bateaux ouverts, seront transportées sous convoi douanier.

2⁰ Au lieu du convoi douanier, le payement des droits de douane d'entrée sera garanti, sur la demande du batelier, de l'une des deux manières suivantes: ou bien par le dépôt d'un cautionnement, ou bien par l'intervention d'un garant sûr, qui se portera personnellement responsable du payement et qui renoncera aux droits reconnus aux garants.

Quant aux bateaux ouverts à cargaison uniforme, l'office de douane d'entrée du pays de transit pourra dispenser le batelier, soit totalement, soit partiellement, de fournir une garantie, s'il le juge digne de confiance.

Quant aux bateaux non convoyés, si leur structure et la nature de leur cargaison portent à faire soupçonner l'intention de frauder la douane ou de se livrer à la contrebande, ou si le capitaine à été condamné pour ces motifs en pays de transit, l'office de douane d'entrée de ce pays pourra exiger la garantie du payement des droits de douane.

Aux Articles 88--92.

1⁰ Les marchandises libres de droits de douane seront transportées en transit sans aucune des garanties mentionnées ci-dessus, à condition qu'un contrôle suffisant de la cargaison puisse être exercé à l'entrée dans le pays de transit et à la sortie de ce même pays.

Feststellung des Tatbestandes tunlichst unter Zuziehung von Zollbeamten zu erfolgen. Das Veranlaßte und seine Gründe sind in der Zugliste und in vorhandenen Zoll- und Steuerpapieren unter Beifügung der Tatbestandsaufnahme zu bescheinigen.

Die Weiterbeförderung der hierdurch aufgehaltenen Wagen hat mit der nächsten Gelegenheit zu erfolgen.

6. Beim Austritt der durchlaufenden Wagen aus dem Durchgangslande findet ihre Uebergabe an die Eisenbahnbehörde des Betriebswechselbahnhofs und an die Zollbehörde des Zollgrenzbahnhofs des Versandlandes statt. Die Uebernahme wird in der Zugliste bescheinigt. Hierbei festgestellte Anstände werden besonders vermerkt und behandelt.

Wasserverkehr.

Zu Artikel 87.

1. Die nach den Gesetzen des Durchgangslandes zollpflichtigen Stückgüter werden nur unter Raumverschluß durchgeführt.

Zollpflichtige Güter, die nicht unter Raumverschluß genommen werden können, und zollpflichtige Massengüter in offenen Fahrzeugen werden unter amtlicher Begleitung durchgeführt.

2. An Stelle der amtlichen Begleitung tritt auf Antrag des Schiffers Sicherstellung des Eingangszolles entweder durch Pfandlegung oder durch einen sicheren Bürgen, der sich als Selbstschuldner verpflichtet und den bürgschaftlichen Rechtsbehelfen entsagt.

Bei offenen Fahrzeugen mit einheitlicher Ladung kann das Eingangszollamt des Durchgangslandes bei vertrauenswürdigen Schiffern von der Sicherstellung ganz oder teilweise absehen.

Bei unbegleiteten Schiffen, deren Beschaffenheit oder Ladung den Verdacht einer beabsichtigten Zollhinterziehung oder Kontrebande erregt, oder deren Führer im Durchgangslande wegen dieser Vergehen vorbestraft ist, kann das Eingangszollamt des Durchgangslandes die Sicherstellung des Eingangszolles verlangen.

Zu Artikel 88 bis 92.

1. Zollfreie Güter werden ohne die vorgenannten Sicherungen zur Durchfuhr zugelassen und durchgeführt, wenn für die Durchfuhr eine ausreichende Prüfung der Ladung beim Eingange in das Durchgangsland und beim Austritt aus demselben erfolgen kann.

2° Les bateaux destinés au transport des marchandises en transit sans transbordement devront être construits et aménagés de telle sorte qu'on puisse mettre sous scellé soit le bateau entier, soit ses compartiments séparés, en tenant compte de la sécurité des droits de douane d'après les règlements douaniers du pays de transit.

Les bateaux ne correspondant pas à cette disposition ne seront admis à la circulation que pendant les cinq premières années à partir du jour de la mise en vigueur de la présente Convention. Ces bateaux pourront être employés pendant la période précitée même au transport en transit des marchandises soumises aux droits de douane, moyennant dépôt d'une garantie pour le payement des droits de douane, à l'exclusion du convoiement douanier.

3° Le batelier sera tenu de remettre aux offices douaniers intéressés une déclaration concernant le bateau ainsi que sa cargaison (manifeste).

Ce manifeste devra mentionner le nom du bateau, le nom du capitaine, la nationalité, le tonnage et le lieu de résidence du bateau, les noms et adresses des destinataires des marchandises, la quantité et l'espèce des marchandises ainsi que le mode de leur emballage.

Quant aux colis, le manifeste doit mentionner leur nombre ainsi que les marques et les numéros qu'ils portent. On devra annexer au manifeste, à l'usage des employés de la douane du pays de transit, une déclaration spéciale indiquant la disposition des cabines et des cachettes éventuelles (Déclaration des cachettes), et une déclaration des provisions de bouche ou autres se trouvant à bord et destinées à l'usage de l'équipage et des convoyeurs, des matières nécessaires à l'entretien du bateau des effets de l'équipage ainsi que des objets qui figurent sur l'inventaire du bateau. Les poids des provisions qui se trouvent à bord pourront n'être indiqués qu'approximativement.

Les déclarations devront être rédigées sur les formulaires officiels imprimés en allemand et en polonais. Le manifeste devra être libellé en six exemplaires, dont trois à remettre à l'office de douane de sortie du pays expéditeur, et trois à l'office de douane d'entrée du pays de transit. Ces déclarations seront certifiées exactes et signées par le capitaine.

L'office de douane de sortie du pays expéditeur vérifiera, d'après les feuilles de route, l'exactitude des déclarations, et établira par un contrôle général s'il y a concordance entre les déclarations et la cargaison.

2. Die für die unmittelbare Warendurchfuhr bestimmten Wasserfahrzeuge müssen so gebaut und eingerichtet sein, daß sie im ganzen oder in einzelnen Laderäumen zollsicher nach den Bestimmungen des Durchgangslandes verschlossen werden können.

Die Fahrzeuge, die dieser Bestimmung nicht entsprechen, werden für den Verkehr nur während der ersten fünf Jahre vom Tage des Inkrafttretens dieses Abkommens zugelassen. Die Benutzung solcher Fahrzeuge während der angegebenen Zeit wird auch für die Durchfuhr zollpflichtiger Stückgüter gegen Hinterlegung von Sicherheit für den Zollbetrag, aber unter Abstandnahme von der amtlichen Begleitung zugelassen.

3. Der Schiffer hat den beteiligten Zollstellen eine allgemeine Erklärung über Schiff und Ladung abzugeben (Manifest).

Dieses Maniefest hat den Namen des Schiffes und Schiffsführers, die Nationalität, Tragfähigkeit und Beheimatung des Schiffes, die Namen und den Wohnort der Warenempfänger, die Menge, Gattung und Verpackungsart der geladenen Waren zu enthalten.

Bei verpackten Waren (Stückgütern) müssen im Maniefest auch die Zahl der Kolli, deren Zeichen und Nummern angegeben sein. Dieser allgemeinen Erklärung ist für das Eingangszollamt des Durchgangslandes eine besondere Erklärung über die Zugänge zum Schiffsraum und etwaige geheime Behältnisse (Lukendeklaration) und ferner eine Erklärung über die an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft, der Schiffsbegleitung und des Schiffs bestimmten Mund- und anderen Vorräte, die Effekten der Schiffsmannschaft und die Schiffsinventarienstücke beizufügen. Das Gewicht der vorhandenen Vorräte braucht nur annäherd angegeben zu werden.

Alle Erklärungen sind in deutscher und polnischer Sprache auf den amtlichen Vordrucken auszustellen, das Manifest ist in sechsfacher Ausfertigung, drei für das Ausgangszollamt des Versandlandes und drei für das Eingangszollamt des Durchgangslandes, abzugeben. Diese Erklärungen müssen mit der Versicherung der Richtigkeit der Angaben versehen und vom Schiffsführer unterschrieben sein.

Das Ausgangszollamt des Versandlandes prüft nach den Frachtbriefen die Richtigkeit der Erklärungen und durch allgemeine Nachschau ihre Uebereinstimmung mit der Ladung.

L'office de douane de sortie prendra les mesures nécessaires pour contrôler et recontrôler l'identité des marchandises sortantes et des marchandises rentrantes, en mentionnant sur le manifeste le résultat du contrôle, ainsi que les mesures prises en vue de garantir cette identité; il remettra au capitaine une copie du manifeste avec ces mentions sous enveloppe cachetée, laquelle enveloppe sera remise par le capitaine à l'office de douane de rentrée du pays expéditeur dans un délai fixé par l'office de douane de sortie.

4° Les scellés douaniers seront reconnus par les parties intéressées et seront en général enlevés par l'office de douane de rentrée du pays expéditeur après complet accomplissement du transit.

5° L'office de douane d'entrée du pays de transit fixera le mode de garantie à appliquer à la cargaison pour le transit, et expédiera les passagers, l'équipage, leurs bagages, l'approvisionnement du bateau, etc.

6° Les provisions de bouche et autres qui se trouvent sur le bateau et sont destinées à l'usage de l'équipage pendant la traversée, les effets des hommes de l'équipage et les objets qui figurent sur l'inventaire du bateau, seront exempts de droits de douane. La quantité de provisions nécessaire sera à évaluer dans chaque cas particulier d'après l'importance de l'équipage, le nombre des passagers et la durée de la navigation dans le pays de transit. Toutes les quantités excédant les provisions nécessaires pour le voyage devront être soumises au régime douanier ou mises et transportées sous scellé douanier.

Les articles soumis aux droits de monopole ne pourront être introduits que dans les quantités qu'il est permis aux voyageurs d'emporter avec eux.

7° Le capitaine sera tenu de poursuivre immédiatement sa route, de ne faire aucun arrêt à moins qu'il n'y soit forcé par suite d'intempéries ou d'un obstacle insurmontable, et de ne pas dépasser le terme fixé dans le manifeste.

Les bateaux devront porter, pendant la traversée, des signaux de douane, à savoir: le jour, un drapeau; la nuit, une lanterne. Le pays de transit se réserve de réglementer la signalisation douanière.

8° Les fonctionnaires convoyeurs ont uniquement pour mission, en ce qui concerne le transit, de veiller à l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention.

Ils recevront du capitaine le logement gratuit dans le bateau; ils auront libre participation à la table du batelier même, et droit au feu et à la lumière nécessaires; mais ils ne pourront ni réclamer ni accepter aucune indemnité.

Das Ausgangszollamt trifft die notwendigen Maßnahmen für die Feststellung und den Nachweis der Idendität der aus- und wiedereingehenden Waren, vermerkt das Prüfungsergebnis und die getroffenen Identitätsmaßnahmen im Manifest und übergibt eine Ausfertigung verschlossen dem Schiffsführer zur Abgabe bei dem Eingangszollamte des Versandlandes binnen einer nach dem Ermessen des Ausgangszollamts zu bestimmenden Frist.

4. Zollverschlüsse werden gegenseitig anerkannt und im allgemeinen erst nach vollendeter Durchfahrt von dem Wiedereingangszollamt des Versandlandes abgenommen.

5. Das Eingangszollamt des Durchgangslandes ordnet die Art der Sicherung der Durchfuhr der Ladung an und fertigt die Reisenden, die Schiffsbesatzung, deren Gepäck und Effekten und den Schiffsproviant usw. ab.

6. Die für den Gebrauch der Schiffsbesatzung während der Fahrt auf dem Fahrzeuge bestimmten Mund- und anderen Vorräte, die Effekten der Schiffsmannschaft und die Schiffsinventarienstücke sind zollfrei. Das Maß des Bedarfs ist im einzelnen Falle mit Rücksicht auf die Stärke der Schiffsbesatzung, auf die Anzahl der Reisenden und auf die Dauer der Fahrt im Durchgangslande zu bemessen. Alle den Reiseverbrauch übersteigenden Mengen müssen verzollt und unter Zollverschluß gelegt und durchgeführt werden.

Monopolgegenstände dürfen nur in den für Reisende zugelassenen Mengen eingebracht werden.

7. Der Schiffsführer muß die Durchfahrt durch das Durchgangsland unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch natürliche Ereignisse und Hindernisse unvermeidlich wird, und in der im Manifest festgesetzten Frist fortsetzen.

Die Fahrzeuge haben während der Durchfahrt Zollzeichen zu setzen, und zwar am Tage eine Flagge, bei Nacht eine Laterne. Bestimmungen über die Zollzeichen werden von dem Durchgangsland erlassen.

8. Die Begleitbeamten sind bezüglich des Durchgangsverkehrs nur befugt, für die Innehaltung der in diesem Abkommen enthaltenen Vorschriften Sorge zu tragen.

Sie haben von dem Schiffsführer unentgeltlich Unterkunft auf dem Schiff und freie Teilnahme an der eigenen Kost des Schiffers sowie das nötige Feuer und Licht, sonst aber keine Vergütung zu fordern oder anzunehmen.

Les frais du convoiement, dans lesquels les frais du voyage de retour du convoyeur doivent être compris, seront à la charge du capitaine et seront calculés d'après le règlement prévu et dûment publié; ces frais seront payables à l'office de douane de sortie du pays de transit.

L'office de douane d'entrée du pays de transit pourra exiger du capitaine, avant son entrée dans les eaux de transit, sur les frais du convoiement une avance équitable; cette avance sera défalquée sur les frais à payer à l'office de douane de sortie.

9º Le capitaine sera tenu de transporter la cargaison, sans y apporter aucun changement, jusqu'à l'office de douane de sortie, et de maintenir intacts les scellés douaniers qui y ont été apposés.

Si en cours de route, par suite d'intempéries s'impose d'apporter un changement à la cargaison et de lever à cette fin le scellé, le capitaine sera tenu de s'adresser au préalable au poste de douane le plus rapproché, et d'attendre l'arrivée des agents de ce poste. Si, à cause d'un danger imminent, le capitaine ne dispose pas du temps ou d'autres circonstances inévitables, la nécessité nécessaire à cet effet, il sera obligé d'aviser l'autorité civile la plus rapprochée, de manière à ce que celle-ci procède à la levée du scellé et certifie l'incident survenu.

Si le batelier a agi, dans un pareil cas, sans réclamer ou sans attendre l'intervention des fonctionnaires de la douane ou des autorités locales, il devra justifier que les mesures qu'il a prises ont été indispensables vu le danger imminent pour le salut du bateau ou de la cargaison. En pareil cas, il sera tenu, immédiatement après l'application des mesures nécessaires pour sauver le bateau et la cargaison, d'en prévenir par des signaux le poste de douane le plus rapproché, ou si c'est impossible, les autorités locales les plus rapprochées, et de faire constater l'incident survenu.

10º A la sortie du pays de transit, le batelier devra faire arrêt au dernier poste douanier pour permettre l'exécution du contrôle de la cargaison et du bateau, et pour laisser débarquer les agents convoyeurs.

Pour assurer la facilité de la libre entrée du bateau avec sa cargaison dans le pays expéditeur les scellés douaniers existants doivent rester intacts.

L'office de rentrée du pays expéditeur constatera, en se basant sur le manifeste, l'identité de la cargaison de sortie et de la cargaison de rentrée, par un contrôle douanier général, après avoir levé les scellés douaniers.

Die Kosten der Begleitung, zu denen die Rückreisekosten des Begleiters gehören, sind von dem Schiffsführer nach den dafür vorgesehenen und öffentlich bekanntgemachten Vorschriften zu tragen und an das Ausgangszollamt des Durchgangslandes zu zahlen.

Das Eingangszollamt des Durchgangslandes kann auf die durch die Begleitung entstehenden Kosten einen angemessenen Vorschuß von dem Schiffsführer vor Antritt der Durchfahrt einfordern, der auf die Zahlung der Gesamtkosten beim Ausgangszollamt anzurechnen ist.

9. Der Schiffsführer hat die Ladung unverändert dem Ausgangszollamt zuzuführen und die angelegten amtlichen Verschlüsse unverletzt zu erhalten.

Tritt unterwegs infolge von Naturereignissen oder anderen unvermeidlichen Zufällen die Notwendigkeit ein, eine Veränderung der Ladung vorzunehmen und zu diesem Zweck den Verschluß zu lösen, so hat der Schiffsführer sich deshalb vorher an die nächsten Zollorgane zu wenden und deren Ankunft abzuwarten. Ist die Gefahr so dringend, daß ihm dazu genügend Zeit nicht übrig bleibt, so muß er die nächste Ortsobrigkeit benachrichtigen, welche sodann die Abnahme des Verschlusses bewirken und den Tatbestand verhandlungsmäßig feststellen wird.

Hat der Schiffer in einem solchen Fall gehandelt, ohne das Einschreiten der Zollorgane oder der Ortsbehörden zu beantragen oder abzuwarten, so hat er nachzuweisen, daß davon die Rettung des Schiffes oder der Ladung oder die Abwendung einer dringenden Gefahr abgehangen hat. Er muß in einem solchen Fall unverzüglich nach Anwendung der zur Rettung des Schiffes und der Ladung notwendigen Maßnahmen die nächsten Zollposten oder, wenn dies nicht möglich ist, die nächste Ortsbehörde durch Signale anrufen, um die Feststellung des Tatbestandes zu veranlassen.

10. Beim Ausgang aus dem Durchgangsland hat der Schiffer bei dem letzten Grenzzollamt behufs Untersuchung der Ladung und des Schiffes und zwecks Zurückziehung der Begleitung anzuhalten.

Vorhandene unverletzte amtliche Verschlüsse sind zu belassen, um den ungehinderten Eingang des Schiffes mit seiner Ladung in das Versandland zu sichern.

Das Wiedereingangsamt des Versandlandes prüft die Identität der Aus- und Wiedereingangsladung durch allgemeine Zollnachschau nach Entfernung der amtlichen Verschlüsse an der Hand des Manifestes.

11° Les radeaux seront traités d'après les prescriptions mentionnées ci-dessus; toutefois la garantie du payement des droits de douane d'entrée devra être fournie.

Si la décomposition d'un radeau est nécessaire, les parties du radeau devront poursuivre leur route ensemble, afin de quitter le pays de transit en même temps et de rentrer ainsi dans le pays expéditeur en se conformant au manifeste.

12° En tant que le passage de transit sur la Netze-Notec formant frontière entre les États contractants n'est pas réglé par la Convention, la réglementation en reste réservée aux accords entre les autorités locales.

13° En cas d'infraction, pendant la traversée, aux règlements de douane généraux, ou aux prescriptions de la présente Convention, ou de son Règlement d'application, les lois du pays dans lequel l'infraction a été commise, en vigueur en ce qui concerne la peine à prononcer, seront applicables.

En matière de peines rendues exécutoires, le propriétaire du bateau sera responsable personnellement et par son bateau.

11. Flöße werden nach den vorstehenden Bestimmungen behandelt, doch muß Sicherstellung des Eingangszolles erfolgen.

Ist eine Teilung der Flöße notwendig, dann müssen die Teile des Eingangsflosses gemeinsam die Fahrt fortsetzen, um gleichzeitig und auf Grund des für das Eingangsfloß abgegebenen Manifestes das Durchgangsland zu verlassen und in das Versandland wiedereinzuschwimmen.

12. Soweit der Durchgangsverkehr auf der die Landesgrenze zwischen den Vertragschließenden Staaten bildenden Netze durch dieses Abkommen nicht geregelt ist, bleibt die Regelung den Vereinbarungen der örtlichen Zollverwaltungen vorbehalten.

13. Auf Verstöße gegen die allgemeinen Zollbestimmungen oder die Vorschriften dieses Abkommens sowie seiner Ausführungsbestimmungen während der Durchfahrt finden die Landesgesetze des Tatortes in bezug auf die Bestrafung Anwendung.

Für die rechtskräftig erkannten Strafen haftet der Schiffseigentümer persönlich und mit dem Fahrzeuge.

Chapitre XI.

Dispositions Finales.

Article 113.

Les Règlements d'application, chapitre X, pourront être modifiés d'un commun accord par les administrations allemande et polonaise compétentes.

Le Gouvernement allemand, ainsi que le Gouvernement polonais — soit en son nom, soit au nom de la Ville libre de Dantzig — auront le droit de demander à tout moment la revision des Règlements d'application.

La partie qui fera une pareille demande sera tenue de présenter à l'autre partie son projet à ce sujet. L'autre partie donnera son opinion ou présentera son contreprojet au plus tard dans un délai de deux mois, après quoi, s'il est nécessaire, les négociations entre les administrations compétentes seront entamées.

Article 114.

La présente Convention sera ratifiée le plus tôt possible, et les instruments de ratification seront échangés à Paris. Elle entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

Toutefois, les dispositions des chapitres II à VIII exigeant certains travaux préalables assurant leur exécution, les Délégués des Hautes

Kapitel XI.

Schlußbestimmungen.

Artikel 113.

Die Ausführungsbestimmungen in Kapitel X können in gegenseitigem Einvernehmen durch die zuständigen deutschen und polnischen Verwaltungen geändert werden.

Die Deutsche und die Polnische Regierung — die letztere sowohl in ihrem wie im Namen der Freien Stadt Danzig — haben jederzeit das Recht, eine Nachprüfung der Ausführungsbestimmungen zu verlangen.

Die Partei, die einen derartigen Antrag stellt, muß der anderen einen sachlich begründeten Vorschlag hierzu unterbreiten. Die Gegenpartei muß spätestens innerhalb zweier Monate dazu Stellung nehmen oder einen Gegenvorschlag unterbreiten, worauf dann, wenn es notwendig ist, die Verhandlungen zwischen den zuständigen Verwaltungen in Angriff genommen werden müssen.

Artikel 114.

Das gegenwärtige Abkommen soll sobald als möglich ratifiziert und die Ratifikationsurkunden in Paris ausgetauscht werden. Das Abkommen tritt mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Da indessen die Bestimmungen der Kapitel II bis VIII zu ihrer Durchführung gewisse vorbereitende Arbeiten erfordern, werden sich die Delegierten der

Parties contractantes se mettront en rapport dès le jour de l'échange des instruments de ratification, pour arrêter les mesures de réalisation progressive et aussi rapide que possible de la présente Convention.

Les travaux des Délégués seront conduits de façon à ce que:

a) les stipulations du chapitre III (Transit militaire) y compris les stipulations respectives du chapitre X, soient mises en application au plus tard dans le délai d'un mois à partir du jour de l'échange des instruments de ratification;

b) les stipulations du chapitre V (Navigation) y compris les stipulations respectives du chapitre X et du chapitre VI (Transit en automobiles et motocyclettes) soient mises en application dans le délai de trois mois à partir du jour de l'échange des instruments de ratification.

Quant aux stipulations du chapitre II (Chemins de fer) et du chapitre IV (Postes, Télégraphes et téléphones) y compris les stipulations du chapitre X relatives aux deux chapitres précités, elles seront mises en application au plus tard lors de la première fixation de l'horaire général des chemins de fer, en automne ou au printemps qui suivra l'expiration du délai de six mois après l'échange des instruments de ratification.

Les stipulations du chapitre VII y compris les stipulations respectives du chapitre X et les stipulations du chapitre VIII seront appliquées à mesure que les dispositions des chapitres II à VI y compris leurs Règlements d'application seront mises en exécution.

Fait à Paris, le vingt et un avril mil neuf cent vingt et un, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française et dont les expéditions authentiques seront remises à l'Allemagne et à la Pologne.

(L. S.) Gerhard von Mutius.
(L. S.) Casimir Olszowski.

vertragschließenden Teile sofort nach dem Austausch der Ratifikationsinstrumente in Verbindung setzen, um die Maßnahmen für die allmähliche und möglichst schnelle Durchführung des gegenwärtigen Abkommens zu treffen.

Die Arbeiten der Delegierten werden dergestalt geführt, daß

a) die Festsetzungen des Kapitel III (Militärdurchgangsverkehr), einschließlich der einschlägigen Bestimmungen des Kapitel X, spätestens einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Anwendung gebracht,

b) die Vorschriften der Kapitel V (Schiffahrt), einschließlich der einschlägigen Bestimmungen des Kapitel X, und VI (Kraftwagen- und Kraftfahrräderverkehr) binnen einer Frist von drei Monaten nach Austausch der Ratifikationsurkunden zur Anwendung gebracht werden.

Die Durchführung der Bestimmungen des Kapitel II (Eisenbahnen) und des Kapitel IV (Post, Telegraphen- und Fernsprechwesen), einschließlich der auf diese Kapitel bezüglichen Bestimmungen des Kapitel X, hat spätestens bei der ersten allgemeinen Festsetzung des Eisenbahnfahrplans im Herbst oder im Frühjahr zu erfolgen, die nach dem Ablauf von sechs Monaten nach Austausch der Ratifikationsurkunden stattfindet.

Die Bestimmungen des Kapitel VII, einschließlich der einschlägigen Bestimmungen des Kapitel X, und des Kapitel VIII, einschließlich der einschlägigen Bestimmungen des Kapitel X, werden durchgeführt je nachdem die Bestimmungen der Kapitel II bis VI einschließlich ihrer Ausführungsbestimmungen in Wirksamkeit treten.

Geschehen in Paris, den einundzwanzigsten April eintausendneunhunderteinundzwanzig
in einem einzigen Exemplar, das in den Archiven der Regierung Frankreichs niedergelegt und in authentischen Ausfertigungen dem Deutschen Reich und Polen zugestellt wird.

(L. S.) Gerhard von Mutius.
(L. S.) Casimir Olszowski.

Schriftleitung: Büro des Senats der Freien Stadt Danzig. — Druck von A. Schroth in Danzig.